UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC

CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO ESPECIALIZAÇÃO EM ENGENHARIA DE SEGURANÇA DO TRABALHO

PAULO FERNANDO SCUZZIATTO

RODINEI DA SILVA REDIVO

GUIA DE ORIENTAÇÃO PARA O MOTOCICLISTA EVITAR ACIDENTE DE TRAJETO OU "IN ITINERE"

CRICIÚMA, JULHO 2005

PAULO FERNANDO SCUZZIATTO

RODINEI DA SILVA REDIVO

GUIA DE ORIENTAÇÃO PARA O MOTOCICLISTA EVITAR ACIDENTE DE TRAJETO OU "IN ITINERE"

Monografia apresentada como requisito final à obtenção do titulo de especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho, curso de Pós-Graduação *lato sensu* Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho, Universidade do extremo Sul Catarinense.

Orientador: Prof. M.Sc. Rafael Murilo Digiácomo.

CRICIÚMA, JULHO 2005

PAULO FERNANDO SCUZZIATTO

RODINEI DA SILVA REDIVO

GUIA DE ORIENTAÇÃO PARA O MOTOCICLISTA

EVITAR ACIDENTE DE TRAJETO OU "IN ITINERE"

Monografia apresentada como requisito final à obtenção do título de Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho, curso de Pós-Graduação *lato sensu* Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho da Universidade do Extremo Sul Catarinense.

BANCA EXAMINADORA

_____
Prof. Rafael Murilo Digiácomo - M.Sc. – UFSC - Orientador

_____
Profª. Daniela Zanatta - M.Sc. - UFSC

_____
Prof. Waldemar Pacheco Júnior - Dr. - UFSC

AGRADECIMENTOS

A Deus pela oportunidade;

Aos Mestres pela competência com que contribuíram nos ensinamentos em relação à vida pessoal e profissional;

Aos familiares pela compreensão e colaboração em todos os momentos;

A empresa, pela oportunidade de dispor os dados necessários para o desenvolvimento deste trabalho, bem como, pela atenção de seus colaboradores;

Aos colegas do curso e aos amigos pela tolerância e contribuição no aprendizado;

Ao orientador e a banca, pela dedicação de ler, analisar e orientar todos os passos deste trabalho.

RESUMO

O acidente de trajeto é aquele sofrido pelo trabalhador em seu percurso normal ou “In Itinere” da sua residência para o trabalho, ou do seu retorno do trabalho para sua casa. Com a evolução do sistema e da organização das atividades econômicas, na qual se procura produzir bens para a satisfação das necessidades humanas, cria-se uma demanda de trabalhos individuais ou em grupo. Em conseqüência, os homens precisaram se deslocar para os locais convenientes às atividades, para possibilitar a efetivação e desenvolvimento destes trabalhos. Com isso, iniciaram-se também, acidentes com as mais diversas conseqüências, os quais foram denominados de acidente de trabalho, de trajeto ou “In Itinere”. O foco principal de interesse da pesquisa é centrado em casos reais, acontecidos nas unidades I, II, III e escritório central das empresas Eliane Revestimentos Cerâmicos do grupo Maximiliano Gaidzinski, localizada na cidade de Cocal do Sul, estado de Santa Catarina. Com base no referencial teórico e da pesquisa de campo, o estudo tem como objetivo analisar a situação gerada pelas condições de deslocamento dos colaboradores que utilizam motocicleta para chegarem até a empresa e seu retorno para suas casas. Como resultado, são propostas alternativas e um guia de orientação prático para contribuir à redução de acidente de trajeto de motociclistas. A metodologia aplicada é baseada na pesquisa descritiva, com estudo de 26 casos reais acontecidos nos períodos de 2002 a 2004, em que 46% (quarenta e seis por cento) dos acidentes envolveram motocicletas, num universo de 1.100 (um mil e cem) empregados.

Palavras-chave: Acidente; Trajeto; Motocicletas.

ABSTRACT

The course accident is the one suffered by the worker in his/her ordinary route or "In Itinere"from his/her residence to work or commuting back home. With the evolution of the system and the organization of the economic activities whereas it aims at production of goods for the satisfaction of the human beings' needs, the demand for individual work or in groups is created. In consequence, men needed to dislocate to convinient working places, to make possible the effectuation and development of these works. Thus proportionating accidents with the most diverse consequences, which had been called as industrial course accident or "In Itinere" accidents. The main focus of interest of the research is centered on real cases in unit I, II, III and central office of the Eliane Companies Ceramic coatings from the Group Maximiliano Gaidzinski company, located in the city of Cocal do Sul, Santa Catarina state. On the basis of theretical referencial and of the research field, the study has as an objective to analyze the situation generated by the conditions if displacement of collaborators who ride motorcycles to arrive at the company and his/her return home. As results are proposed alternatives and a guide as an orientation to contribute on the reduction of course motorcycle rider accidents. The applied methodology is based on the descriptive research with the field study 26 real cases in the period of 2002 to 2004, where 46% (forty-six percent) of the accidents involve motorcycles, in a universe of 1,100 (one thousand and one hundred) used.

Keywords: Accident; Course; Motorcycles.

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Análise de acidentes de trajeto - 2002 a 2004.....32

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 10

1.1 Bases da Pesquisa 10

1.2 Tema: acidente de trajeto ou "in itinere" 13

1.2.1 Justificativa e importância do tema 13

1.2.2 Contextualização do fenômeno 14

1.3 Problemática 15

1.4 Objetivos 15

1.4.1 Objetivo geral 15

1.4.2 Objetivos específicos 15

1.5 Metodologia da Pesquisa 16

1.5.1 Características da empresa 16

1.5.2 Base filosófica 16

1.5.3 Caracterização da pesquisa 17

1.5.4 Método de pesquisa 17

1.5.5 Técnicas de pesquisa 17

1.6 Limitações do trabalho 18

1.7 Importância para a engenharia de segurança do trabalho 18

2 REVISÃO DA BIBLIOGRAFIA 19

2.1 Legislação relativo ao acidente de trajeto ou "In Itinere" 19

2.2 Interpretação da legislação relativo ao acidente de trajeto ou "In Itinere" 20

2.2.1 Acidente durante o trajeto de ida e volta do trabalho 20

2.2.2 Não são considerados somente acidentes de trabalho, os acidentes

ocorridos durante o horário de trabalho e no local de trabalho.....21

2.2.3 Acidente de trajeto, ou "in itinere" em viagem 22

2.2.4 Trajeto normal.....22

2.2.5 Tempo de percurso normal 23

2.2.6 Condições para o trajeto normal.....23

2.2.7 Atividade no momento do acidente 23

2.3 Relatos de jurisprudência.....23

2.3.1 Acidente de Trabalho - acidente "in itinere" - interrupção do trajeto habitual por interesse particular - pequeno desvio – irrelevância.....23

2.3.2 Acidente do Trabalho - acidente "in itinere" - interrupção do trajeto habitual por interesse particular – caracterização 24

2.3.3 Acidente do Trabalho - acidente "in itinere" - atropelamento - obreiro que não se utiliza do viaduto - irrelevância – caracterização.....24

2.3.4. Acidente do Trabalho - acidente "in itinere" - evento ocorrido no percurso do trabalho para a residência - caracterização - saída antecipada do emprego – irrelevância.....24

2.3.5 Acidente do Trabalho - acidente "in itinere" - evento ocorrido no percurso do trabalho para a residência - brincadeira provocada por colega de serviço - irrelevância – caracterização.....25

2.3.6 Acidente do Trabalho - acidente "in itinere" - obreiro alvejado a tiros quando no percurso do trabalho para residência - espera diária de ônibus em bar - irrelevância – caracterização 25

2.3.7 Acidente do Trabalho - acidente "in itinere" - evento ocorrido no trajeto da firma para a faculdade - freqüência obrigatória em curso de interesse da empresa – caracterização 26

2.4.Caracterização básica para identificação do acidente de trajeto ou "In Itinere" 26

2.4.1 Local 26

2.4.2 Nexo causal entre o trabalho e o acidente 27

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS 29

3.1 Pesquisa 29

3.1.2 Entrevistas 29

3.1.3 Análise dos resultados da pesquisa 30

3.1.4. Dados bibliográficos de orientação para elaboração do guia 30

4 RESULTADOS 31

4.1 Procedimentos adotados pela empresa na ocorrência de acidentes de trajeto ou "In Itinere" 31

4.2 Histórico de acidentes 31

5 ANÁLISE DOS RESULTADOS 35

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS 38

6.1 Recomendações para futuros trabalhos 41

REFERÊNCIAS 42

ANEXOS 45

1 INTRODUÇÃO

1.1 Bases da pesquisa

O presente trabalho aborda o assunto *Acidente de Trajeto ou "In Itinere"*, no setor industrial, onde os números de acidentes são freqüentes.

Os registros são dados reais, ocorridos no período do ano 2000 a 2004, na unidade I, II, III e escritório central da empresa Eliane Revestimentos Cerâmicos - Grupo Maximiliano Gaidzinski, localizada na cidade de Cocal do Sul, estado de Santa Catarina.

Através da pesquisa, dados e estudos, e das experiências vividas pelos autores, quando utilizaram a motocicleta para o deslocamento aos seus locais de trabalho, foi desenvolvido um Guia de Orientação para o Motociclista evitar Acidente de Trajeto ou "In Itinere". Este guia foi elaborado, à luz da legislação de trânsito, trabalhista e previdenciária vigente no Brasil bem como, das informações técnicas obtidas em manuais de fabricantes de motocicletas, com objetivo de diminuir o número de acidentes com motociclista.

Para melhor compreensão da matéria, a Lei n. 6.367, de 19 de outubro de 1976, artº 2º (alterada pela Lei 8.213/91), caracterizou como acidente de trabalho: "acidente do trabalho" é aquele que ocorrer pelo exercício do trabalho a serviço da empresa, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, ou perda, ou redução, permanente ou temporária, de capacidade para o trabalho".

Diz o § 1º do art. 2º : "Equiparase ao acidente do trabalho, para fins desta Lei no item V (Lei 8.213/91): o acidente sofrido pelo empregado ainda que fora do

local e horário de trabalho, e na letra d: ”no percurso da residência para o trabalho ou deste para aquela, é o reconhecido acidente do percurso ou “in itinere“.

Quando o operário sofrer dano à saúde ou integridade físicas, ao se deslocar de sua residência até o emprego ou vice-versa, tem direito a beneficio previdenciário .

Já o Decreto nº. 79.037/76 art. 3º, § 4º (alterada pela Lei 8.213/91), diz que não se caracteriza o acidente do trabalho se o empregado, por interesse pessoal, tiver interrompido ou alterado o percurso. A falta de conhecimento do trabalhador sobre o trajeto a percorrer até o local de seu trabalho faz pensar que, por isso, o empregado é obrigado a ir ao local do trabalho ou deste à residência com o tempo exíguo de vencer esse percurso e pelo caminho habitual. Pode ir por um ou outro caminho. A jurisprudência vem decidindo que, "em matéria infortunística, pequenos desvios no trajeto de volta do trabalho não ferem o espírito da lei, de cunho eminentemente social, e não descaracterizam o sinistro em detrimento do mais necessitado" (Ap. Sum. 179.635-SP, 184.331-SP, 186.451-SP e 186.817-SP; JTACSP, 80:286).

Com relação ao tempo e à interrupção do trajeto, também a jurisprudência já se manifestou: O acidente “in itinere” não fica descaracterizado pela simples interrupção do trajeto por motivo de interesse particular, nem pela participação dolosa de terceiro (Ap. Sum. 145.311-SP, JTACSP, 59:347, 63:261, 73:327 e 76:275).

A interpretação em prol do operário é elástica, com base no aforismo in dúbio pro misero. Veja a seguinte ementa:

> Sendo considerado pela empresa como de trabalho, tanto que o remunera, o período que o obreiro tem, por dia, para procurar novo emprego, visto estar cumprindo aviso prévio feito pelo empregador, como de trabalho deve ser também considerado para efeito de proteção acidentária, caracterizando-se como acidente "in itinere" aquele ocorrido durante referido período e o retorno do obreiro à sua residência (Ap. Sum. 182.235-SP).

A Lei nº. 8.213/91 que revogou a Lei n. 6.367, de 19 de outubro de 1976 e o Decreto no 79.037/76, caracteriza claramente o acidente de trabalhos nos Art. 19, 20, 21 e 23 e em particular o Art.21 § IV letra "d", o qual se refere ao acidente de trajeto ou "In Itinere".

Art. 21. Equipara-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta Lei:

IV - o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho:

d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado.

O Ministério do Trabalho e Emprego, através da Secretaria de Segurança e Saúde no Trabalho, consolidou na Norma Regulamentadora NR-9, conforme Portaria n° 25 de 29/12/1994, diversos planos e normas pré-existentes, mas que não estavam concatenadas em um único documento, e que por isto, tinham eficácia limitada. Esta norma, intitulada Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA permite às empresas, a elaboração e execução de programas de segurança específicos para a sua realidade, incutindo ao empregador uma visão estratégica quanto ao processo de segurança integrada.

1.2 Tema: acidente de trajeto ou "in itinere"

Estudo de caso das unidades de produção I, II, III e escritório central das empresas Eliane Revestimentos Cerâmicos do grupo Maximiliano Gaidzinski em Cocal do Sul, com acidentes de trajeto ou "In Itinere" envolvendo motociclistas no período 2002 a 2004.

1.2.1 Justificativa e importância do tema

A ausência de segurança no ambiente de trabalho no Brasil gerou no ano dois mil (2000), o custo de cerca de R$ 23,6 bilhões para o país, equivalente a 2,2% do PIB. Deste total, R$ 5,9 bilhões correspondem a gastos com benefícios acidentários, aposentadorias especiais e reabilitação profissional. O restante das despesas refere-se à assistência à saúde do acidentado, indenizações, re-treinamento, re-inserções no mercado de trabalho e horas de trabalho perdidas.

Condições inseguras, como vias de má qualidade e/ou em mau estado de conservação, sinalização precária ou inexistente, não uso ou uso parcial dos equipamentos, e acessórios de segurança, condições climáticas, falta de manutenção ou manutenção precária da motocicleta, postura incorreta ao pilotar, velocidade excessiva, sono, cansaço, linhas e pipas, excesso ou mau acondicionamento de carga, tudo isso e muito mais podem causar acidente ao motociclista ou a terceiros e, por conseqüência, acontecem os acidentes de trajeto. Tais acidentes de trajeto ou "In Itinere", como quaisquer outros acidentes, causam danos e conseqüências das mais diversas e com custos muitas vezes imensuráveis para os envolvidos e para toda a sociedade. Portanto, este trabalho procura

contribuir para a redução de tais acidentes, bem como para a minimização das conseqüências, caso venham a ocorrer.

1.2.2 Contextualização do fenômeno

Todos os trabalhadores estão sujeitos de sofrerem acidente de trajeto ou “In Itinere”, com o crescimento do número de trabalhadores a cada dia que utilizam motocicleta para se deslocarem para o trabalho e retornarem para suas residências, cresce também o risco de aumentar o número de acidentes com este tipo de veículo. Segundo dados da Previdência Social em 2001, 23,6 bilhões de reais, correspondendo a 2,2% do PIB foram gastos com acidente de trabalho, só isso já justificaria estudos e programas para redução de acidentes e de maneira especial acidente de trajeto envolvendo motocicletas, pois normalmente são acidentes com gravidade. Conforme o estudo de caso de vinte e seis (26) acidentes de trajeto ou “In Itinere” das unidades de produção I, II, III e escritório central das empresas Eliane Revestimentos Cerâmicos do grupo Maximiliano Gaidzinski em Cocal do Sul, no período de 2002 à 2004, verificou-se que, doze (12) envolveram diretamente o uso e/ou tiveram a participação de motocicletas, correspondendo a quarenta e seis por cento (46%), sendo que nestas unidades da empresa, trabalham 1.100 empregados e no período inicial cem (100) e no final quatrocentos (400) trabalhadores utilizavam este veículo para se deslocarem para o trabalho e para retornarem do sue trabalho para suas residências.

Portanto toda a sociedade deve estar envolvida no sentido de evitar que ocorra Acidente de Trajeto ou “In Itinere”.

1.3 Problemática

Quais as bases técnicas-legais à elaboração de um Guia de Orientação para Motociclista para que o trabalhador se conscientize em prevenir o Acidente de Trajeto ou “In Itinere”?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo geral

O objetivo geral deste trabalho é, a partir de estudo de caso das unidades de produção I, II, III e escritório central das empresas Eliane Revestimentos Cerâmicos do grupo Maximiliano Gaidzinski, em Cocal do Sul (SC), com acidentes de trajeto ou “In Itinere” envolvendo motociclistas no período 2002 a 2004, elaborar um Guia de Orientação procurando contribuir para que o Motociclista Procure Evitar Acidente de Trajeto ou “In Itinere”.

1.4.2 Objetivos específicos

- Revisar a bibliografia referente ao assunto (tema, fenômeno);
- Contactar, ver aceite da empresa em ceder as informações necessárias ao desenvolvimento da monografia;
- Conhecer a política de segurança, os dados históricos e os programas de segurança da empresa;

- Elaborar um guia de orientação para motociclista evitar acidente de trajeto ou “In Itinere”.

1.5 Metodologia da pesquisa

A metodologia aplicada foi baseada na descrição de 26 casos reais acontecidos nos períodos de 2002 a 2004, registrados pelos médicos do trabalho da empresa em formulários específicos dos quais foram extraídas as informações representadas na tabela 01.

1.5.1 Características da empresa

As empresas Eliane Revestimentos Cerâmicos do grupo Maximiliano Gaidzinski em Cocal do Sul, nas unidades de produção I, II, III e escritório central, tem por finalidade básica a produção e comercialização de revestimentos cerâmicos de piso e parede com uma diversidade grande de produtos nesta linha.

1.5.2 Base filosófica

A base filosófica da pesquisa baseou-se no estruturalismo dando ênfase ao processo histórico e de conhecimento dos acidentes de trajeto ou “In Itinere”, analizando-se caso a caso todos os acidentes ocorridos no período estudado.

1.5.3 Caracterização da pesquisa

A pesquisa descritiva procura levantar e analisar todos os acidentes de trajeto ou “In Itinere” envolvendo motociclistas no período, verificando a qualidade da informação e seu grau de influencia quali-quantitativo.

1.5.4 Método de pesquisa

O método descritivo foi utilizado para desenvolvimento da pesquisa é o descritivo, pois para a compreensão dos acidentes de trajeto ou “In Itinere”, envolvendo motocicletas, são necessárias análises de ambiente e comportamento humano, além de informações do envolvidos ou de terceiros, para posterior descrição e compreensão do fenômeno.

1.5.5 Técnicas de pesquisa

Foram aplicadas técnicas de levantamentos bibliográficos, entrevistas com trabalhadores que utilizam a motocicleta para se deslocarem para o trabalho e para seu retorno as suas residências, curso de direção defensiva, reuniões com técnicos de segurança do trabalho da empresa, procurando focar o estudo dos acidentes ocorridos no período de estudo.

1.6 Limitações do trabalho

Entre outras, o presente trabalho tem por finalidade, chamar a atenção para o risco eminente de Acidente de Trajeto ou “In Itinere” envolvendo motociclistas, em virtude do crescimento da utilização deste meio de transporte pelas suas características, mas que quando ocorrem acidentes as conseqüências sempre são preocupantes, no entanto, não se tem a pretensão de esgotar definitivamente o assunto, mas tratá-lo com a serenidade.

A amplitude de estudo limitou-se a um estudo de caso, em virtude ser estudada apenas uma empresa, numa única cidade.

Os dados do Ministério do Trabalho são precários quanto à especificação de Acidente de Trajeto ou “In Itinere” envolvendo motocicleta no Brasil e, portanto, adota-se o conceito apresentado nesta monografia e, por conseguinte, são considerados apenas os registros da empresa entendidos como esse tipo de acidente.

1.7 Importância para a engenharia de segurança do trabalho

A grande importância deste trabalho está na apresentação, a partir de dados de casos reais considerados como acidentes “In Itinere”, de um guia de orientação para motociclistas, de modo a promover um instrumento viável à prevenção destes eventos.

2 REVISÃO DA BIBLIOGRAFIA

Como são muitos os trabalhadores que utilizam como meio de transporte a motocicleta para o deslocamento de ida e volta para o seu local de trabalho e pelo crescimento do número de acidente de trajeto ocorridos no Brasil e amparados pela legislação, é desenvolvido um estudo que apresente as bases técnico-legais com vistas à elaboração de um Guia de Orientação para o Motociclista evitar Acidente de Trajeto ou “In Itinere”.

2.1 Legislação relativo ao acidente de trajeto ou “In Itinere”

Foi a partir da lei nº. 5.316, de 14/09/1967 regulamentada pelo decreto nº. 61.784, de 28/11/1967, que se oficializou acidentes de trajeto no Brasil. Antes, porém o decreto-lei nº. 7.036, de 1944 (revogado) restringia ao trabalhador usar o veiculo de sua propriedade.

Até 1994, os segurados acidentados no trajeto, não tinham os mesmos direitos daquelas vítimas de acidentes típicos de trabalho. Com a entrada em vigor da lei nº. 9.032, de 28/04/1995 (BEZERRA, 2003), as garantias indenizatórias foram equiparadas independentemente das circunstâncias dos acidentes.

> Acidente de trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 (Lei nº. 8.213/91), provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução permanente ou temporária da capacidade para o trabalho (ABREU FILHO, 2005, p. 960).

Portanto o Art. 19 da Lei n º 8.213, de 24/07/1991, deixa claro que para se caracterizar como acidente de trabalho é preciso haver a lesão e/ou perturbação funcional.

Acidente de trajeto é aquele sofrido pelos segurados da Lei nº. 8.213/91, no artigo 21 § IV letra "d", ainda que fora do local e horário de trabalho, no percurso da residência para o trabalho ou deste para aquela e no percurso de ida e volta para o local de refeições em intervalo do trabalho, quer na área urbana, quer na área rural.

2.2 Interpretação da legislação relativo ao acidente de trajeto ou "In Itinere"

Com base na descrição a seguir, relatam-se e fundamentam-se questões relevantes para caracterização dos acidentes de trajeto ou "In Itinere".

2.2.1 Acidente durante o trajeto de ida e volta do trabalho

O "trajeto" de ida e volta do trabalho compreende o percurso da casa do trabalhador até o local de trabalho, e o mesmo caminho no sentido inverso, até o retorno à casa. Em relação a este trajeto, define a Lei do Acidente de Trabalho n° 8.213/91 nos Artigos 19, 20, 21 e 23, que o "trajeto de ida e volta do trabalho que compreende o percurso é a maneira mais racional, entre a casa e o local do trabalho, e o retorno à casa, excetuando-se quando o trabalhador esteja a serviço. Se o trabalhador sair fora desta rota, ou se interromper o percurso, já não se considera mais como trajeto normal de ida e de volta do trabalho. Apenas, se o desvio da rota, ou a interrupção do percurso forem considerados como necessários

e imprescindíveis à vida daquele trabalhador e acontecer num tempo mínimo, poderá ainda ser considerado dentro da rota". "Casa do trabalhador" é o local onde ele se fixou para realizar o seu trabalho, ou seja, se ele estiver em alguma moradia provisória durante a realização daquele serviço, aí será a sua "casa". Mesmo que a residência provisória seja devido a alguma calamidade, ou greve do meio de transporte, por exemplo, se considera este local como sendo a "casa" daquele trabalhador. "Percurso é maneira mais racional" entre casa e o local de trabalho, realizado através do meio de transporte e a rota de costume normal, não podendo ser um caminho que não tenha relação direta com o serviço. Apenas, casos como o de se passar pela creche para buscar e levar o filho, podem ser considerados necessários a realização do trabalho, e, portanto, racionais. Assim, vimos que o acidente durante o trajeto de ida e volta do trabalho não é tão difícil de entender, se pensarmos racionalmente, dentro do senso comum. Contudo é necessário acrescentar explicação em relação ao caso do "trabalhador sair fora desta rota, ou se interromper o percurso, ao qual já não se considera mais como trajeto normal de ida e volta do trabalho". Por exemplo, o trabalhador ao sair da empresa ir jogar uma partida de futebol com os amigos, depois do jogo ir para casa e acontecer um acidente é descaracterizado o acidente de trajeto.

2.2.2 Não são considerados somente acidentes de trabalho, os acidentes ocorridos durante o horário de trabalho e no local de trabalho

Também são considerados acidentes de trabalho aquele sofrido pelo empregado ainda que fora do local e horário de trabalho:

- na execução de ordem ou na realização de serviço sob a autoridade da empresa;
- na prestação espontânea de qualquer serviço à empresa para lhe evitar prejuízo ou proporcionar proveito;
- em viagem a serviço da empresa, seja qual for o meio de locomoção utilizado, inclusive veiculo de propriedade do empregado;
- no percurso da residência para o trabalho ou deste para aquela;
- no percurso para o local de refeição ou de volta dele, em intervalo do trabalho.

2.2.3 Acidente de trajeto, ou "in itinere" em viagem

O acidente de trajeto é a simples interpretação da letra “d”, do inciso IV, do artigo 141, do Decreto 611, de 21/07/92 (alterado pelo Decreto 3.048/99), e seja: “No percurso da residência para o trabalho ou deste para aquela”. Aqui se caracteriza o trajeto normal do empregado, da residência para o trabalho e vice-versa. Deve atender, portanto, para os itens abaixo, conforme sistemática adotada pelo INSS, para caracterização do acidente do trajeto.

2.2.4 Trajeto normal

É o caminho diariamente percorrido pelo empregado, não precisando ser, necessariamente, o mais curto. Pode ser, ainda, não o normal, mas o obrigatório.

2.2.5 Tempo de percurso normal

Observar o tempo que o empregado, diariamente, faz o percurso, ou tempo do desvio obrigatório.

2.2.6 Condições para o trajeto normal

Considerar as condições físicas, tráfego, etc., para que o empregado possa fazer o trajeto normal.

2.2.7 Atividade no momento do acidente

Objetivo o trabalho ou a chegada à residência. Caso o empregado saia da empresa para a residência, resolvendo ir até o estádio de futebol, visitar um colega, etc., está descaracterizado o trajeto normal ou “In Itinere”.

2.3 Relatos de jurisprudência

De acordo com decisões judiciais tomadas a partir de casos acontecidos no Brasil com natureza específica relatamos as seguintes jurisprudências:

2.3.1 Acidente de trabalho - acidente "in itinere" - interrupção do trajeto habitual por interesse particular - pequeno desvio - irrelevância

Em matéria infortunística, pequenos desvios no trajeto de volta do trabalho não ferem o espírito da lei, de cunho eminentemente social, e não descaracterizam o

sinistro em detrimento do mais necessitado (Ap. s/ Ver. 271.902, 1ª Câm., Rel. Juiz Fraga Teixeira, j. 8-4-1991).

2.3.2 Acidente do trabalho - acidente "In Itinere" - interrupção do trajeto habitual por interesse particular - caracterização

Não descaracteriza o acidente "In Itinere" a simples interrupção do trajeto por motivo de interesse particular do segurado ou a ação dolosa de terceiro (Ap. c/ Ver. 311.844, 3ª Câm., Rel. Juiz João Saletti, j. 31-3-1992.

2.3.3 Acidente do trabalho - acidente "In Itinere" - atropelamento - obreiro que não se utiliza do viaduto - irrelevância - caracterização

O fato do obreiro não se deslocar até o viaduto existente para efetuar a travessia não descaracteriza o acidente "In Itinere", pois somente o dolo afasta a responsabilidade do acidente e não a culpa (Ap. Sum. 194.794, 7ª Câm., Rel. Juiz Boris Kauffmann, j. 27-1-1987).

2.3.4 Acidente do trabalho - acidente "in itinere" - evento ocorrido no percurso do trabalho para a residência - caracterização - saída antecipada do emprego - irrelevância

Vindo o obreiro a acidentar-se no trajeto de retorno do trabalho para a residência, caracteriza-se o acidente "In Itinere", sendo irrelevante a circunstância de ter saído mais cedo do emprego (Ap. Sum. 169.795, 9ª Câm., Rel. Juiz Ferreira de

Carvalho, j. 27-6-1984, JTACSP, Revista dos Tribunais, 93:280). Entendendo descaracterizado quando o obreiro estando em férias vai ao estabelecimento empregador receber os salários (JTACSP, Saraiva, 73:299; Ap. Sum. 152.096, 4ª Câm., Rel. Juiz Lothario Octaviano, j. 3-5-1983).

2.3.5 Acidente do trabalho - acidente "in itinere" - evento ocorrido no percurso do trabalho para a residência - brincadeira provocada por colega de serviço - irrelevância - caracterização

O fato do obreiro se acidentar no trajeto de retorno do trabalho para a residência caracteriza o acidente "In Itinere", sendo irrelevante o fato de ter sido originado de uma brincadeira provocada por um colega de serviço (Ap. s/ Ver. 291.110, 4ª Câm., Rel. Juiz Amaral Vieira, j. 14-5-1991).

2.3.6 Acidente do trabalho - acidente "in itinere" - obreiro alvejado a tiros quando no percurso do trabalho para residência - espera diária de ônibus em bar - irrelevância - caracterização

Caracteriza-se como acidente "In Itinere" a morte do obreiro alvejado a tiros, quando no trajeto de retorno do trabalho para a residência, sendo irrelevante o fato de aguardar diariamente no bar o horário de partida do ônibus (Ap. s/ Ver. 307.958, 7ª Câm., Rel. Juiz Ary Casagrande, j. 28-1-1992).

2.3.7 Acidente do trabalho - acidente "in itinere" - evento ocorrido no trajeto da firma para a faculdade - freqüência obrigatória em curso de interesse da empresa - caracterização

Se o empregado freqüenta faculdade, na condição de bolsista da empregadora e no interesse dela, o infortúnio ocorrido no trajeto da empresa para a faculdade, por habitual e obrigatório para o obreiro, deve ser considerado "In Itinere", portanto, coberto pela legislação acidentária (Ap. s/ Rev. 218.101, 1ª Câm., Rel. Juiz Fraga Teixeira, j. 1º -2-1989, JTACSP, Revista dos Tribunais, 115:407).

2.4 Caracterização básica para identificação do acidente de trajeto ou "In Itinere"

2.4.1 Local

O local é fator importante para a caracterização do nexo causal entre o trabalho e o acidente. É evidente que, se o acidente ocorre nas dependências da empresa para a qual o trabalhador presta serviços há maior facilidade para tal configuração do acidente de trajeto. (Da mesma forma o horário do fato). Todavia, desde o momento que o trabalhador sai de sua residência com destino ao serviço, até o seu retorno, está amparado pela lei acidentária. O acidente que ocorre no trajeto de ida do trabalhador ao local do trabalho, ou de volta, é conhecido como acidente "In Itinere".

Há, porém, necessidade de o trabalhador estar dirigindo-se ao local de trabalho com o objetivo de cumprir a sua jornada. Assim é que, se um empregado,

num domingo que não trabalha, caminha em direção da fábrica onde presta serviços e é atropelado, não ocorreu o infortúnio. Se, passados alguns dias, o mesmo trabalhador se dirige a mesma fábrica, pouco antes do horário de entrada, com o fim de cumprir o seu labor diário, e é atropelado, no mesmo local, há a caracterização do acidente “In Itinere”.

2.4.2 Nexo causal entre o trabalho e o acidente

Nexo causal do Acidente de Trajeto ou “In Itinere” é o conjunto de fatores compreendidos pelo o horário, local e circunstâncias do referido acidente.

O Egrégio Segundo Tribunal de Alçada Civil de São Paulo, através de sua Sexta Câmara, em Acórdão relatado pelo ilustre Juiz Olavo Zampol, decidiu que "a lei não o diz expressamente, mas é preciso sempre ter presente, para a configuração do acidente ‘in itinere’, a necessidade do nexo causal entre o trabalho e o acidente, por se tratar de elemento essencial deste”.

Esse julgado exemplifica muito bem a matéria. Ora, se o filho dos autores residisse em Araçatuba e necessitasse viajar para a fazenda com a finalidade de prestar serviços rotineiros, e, por ocasião do acidente, estivesse de volta, estaria caracterizado o acidente “In Itinere”. Todavia, estando em viagem eventual e a passeio, não ocorreu o nexo causal entre o trabalho e o acidente.

Há que se ter em mente, por outro lado, que o acidente “In Itinere” É diferente com o acidente que acontece em viagem. Se a locomoção do empregado ocorre eventualmente, caracteriza-se o acidente em viagem. O v. Acórdão citado atento para a contingência. A viagem do empregado foi eventual. Só por esse motivo já se descaracteriza o acidente “In Itinere”.Os acidentes que ocorrem em viagem a

serviço da empresa têm o amparo da lei acidentária. Não importa se o meio de transporte utilizado pelo empregado foi por ele escolhido. O que interessa é que se encontre, no momento do acidente, a serviço da empresa. A jurisprudência deu maior amplitude à lei, em casos de excursões, ou viagens de recreação, organizados pelos empregadores, das quais os empregados participem espontaneamente, se ocorrer acidente, estará caracterizado o acidente de trabalho. Nos termos do disposto no art. 2º / 1º , V, b, da Lei nº . 6.367, de 1976 (alterada pela Lei 8.213/91), equipara-se ao acidente de trabalho o acidente sofrido pelo empregado, ainda que fora do local e horário de trabalho, na prestação espontânea de qualquer serviço à empresa para lhe evitar prejuízo ou proporcionar proveito. Assim, se a lei considera como acidente do trabalho aquele ocorrido na prestação espontânea de qualquer serviço à empresa para lhe proporcionar proveito.

Outro caso interessante, que acontece com freqüência , é o assalto que ocorre, tendo o trabalhador como vítima, na ida ou volta do emprego. Inicialmente os juízes entendiam que não se caracterizava o acidente de trabalho “In Itinere”. Todavia, a jurisprudência iterativa ampara a vítima de assalto.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 Pesquisa

A pesquisa foi desenvolvida a partir dos dados disponíveis na empresa, através dos registros em “Fichas de Analise de Acidente” de trajeto ou “In Itinere” ocorridos no período de 2002 a 2004, registrados pelos médicos do trabalho da empresa.

3.1.2 Entrevistas

As entrevistas foram realizadas no período de 01/08/2004 a 25/09/2004, com a Engenheira de Segurança do Trabalho, doravante foram entrevistados três motociclistas funcionários da empresa, o primeiro com deslocamento de aproximadamente mil metros, o segundo com cinco mil metros e o terceiro com distância de vinte e cinco mil metros de suas residências até o local de trabalho.

Dos questionamentos aos motociclistas destacamos o comportamento individual e a inter-relação com os outros usuários da vias públicas, a observação da legislação, o uso dos equipamentos e acessórios de proteção, a condição da motocicleta e o procedimento para sua manutenção.

3.1.3 Análise dos resultados da pesquisa

A pesquisa procurou levantar e analisar todos os acidentes de trajeto ou “In Itinere” envolvendo motociclistas no período, buscando possíveis causas para ao longo do trabalho tentar detectar as suas principais motivações.

3.1.4. Dados bibliográficos de orientação para elaboração do guia

Os dados básicos para a elaboração do Guia de Orientação para o Motociclista Evitar Acidente de Trajeto ou “In Itinere” fundamentou-se na pesquisa em livros, Código de Trânsito Brasileiro, manuais de fabricantes de motocicletas no Brasil, manual do condutor, apostila do curso de formação de condutor, vídeos, pesquisa em revista, palestra, fichas de registro da empresa, pesquisa na internet e aulas práticas de direção defensiva com motocicletas.

4 RESULTADOS

4.1 Procedimentos adotados pela empresa na ocorrência de acidentes de trajeto ou "In Itinere"

No Anexo 01 encontram-se os procedimentos em caso de acidente de trajeto estão claras as medidas a serem tomadas por cada envolvido, apresentado as instruções de trabalho em forma de tabela, onde está descrito todas etapas e a quem cabe desenvolve-las bem o que, onde, quando e como fazê-las.

4.2 Histórico de acidentes

No período de 2002 a 2004, ocorreram vinte e seis (26) acidentes de trajeto ou "In Itinere" de acordo com os registros de análise de acidentes fornecidos pela empresa Eliane Revestimentos Cerâmicos do grupo Maximiliano Gaidzinski, localizada na cidade de Cocal do Sul, estado de Santa Catarina., em suas unidades I, II, III e escritório central.

Analisando a tabela 01, verificou-se que dos vinte e seis (26) registros de análises de acidentes de trajeto ou "In Itinere", doze (12) envolveram diretamente o uso e/ou tiveram a participação de motocicletas, correspondendo a quarenta e seis por cento (46%), sendo que nestas unidades da empresa, trabalham 1.100 empregados.

Tabela 01 - Análise de acidentes de trajeto - 2002 a 2004

Nº.	Data do Acidente	Sexo	Função	Horário do Acidente	Lesão	Local de atendimento	Afastamento em dias	Veículo	Histórico
01	14 / 01/ 02	Masc.	Eletricista	05h	Tornozelo Direito	Ambulatório	3	A pé	Ao entrar na empresa, o mesmo se desequilibrou ao pisar na calçada, torcendo o tornozelo direito.
02	25 / 03 / 02	Masc	Op Ind II	04h20min	Perna direita esquerda e pescoço	Ambulatório	13	Motocicleta	Vinha para o trabalho quando caiu da moto batendo em cerca de arame farpado sofrendo várias escoriações[1].
03	25 / 04 / 02	Masc	Arrumador	07h45min	Queixo	Ambulatório	0	Bicicleta	Ao vir para o trabalho de bicicleta, foi atropelado por uma moto que vinha na contra mão.
04	12 / 06 / 02	Masc	Arrumador	07h20min	Coxa direita	Ambulatório	3	Bicicleta	Vinha para o trabalho de bicicleta e com guarda chuva , por falta de visibilidade bateu em uma camionete estacionada.
05	26 / 06 /02	Masc.	Op Ind II	12h30min	Ombro/clavícula	Ambulatório	0	Motocicleta	Sofreu acidente de moto ao vir para o trabalho contundindo o ombro e clavícula direita.
06	18 / 07 / 02	Masc	Op Ind II	04h45min	Face/mão	Ambulatório	15 + benefício	Motocicleta	Ao vir para o trabalho o mesmo retornou para buscar o crachá e atropelou um ciclista em frente a empresa.
07	27 / 08 / 02	Masc	Op Ind II	20h45min	Mão direita	Ambulatório	30	Motocicleta	Caiu da moto ao vir para trabalho fraturando o quarto dedo da mão direita.
08	10 / 10 / 02	Masc	Op Ind II	04h30min	Mão, cotovelo e quadril esquerdo	Ambulatório	0	Bicicleta	Ao vir para o trabalho de bicicleta foi atacado por um cão sofrendo queda ao solo.
09	11 /10 / 02	Masc.	Op Ind II	05h10min	Cotovelo esquerdo e escoriações múltiplas	Hospital	6	A pé	Foi atropelado por um carro quando voltava para casa do trabalho
10	21 / 11 / 02	Masc	Telemarketing	07h45min	Tornozelo e pé esquerdo	Ambulatório	14	A pé	Ao sair de casa para pegar o ônibus, a mesma sofreu uma entorse no tornozelo esquerdo.
11	17 / 01/ 03	Masc	Op Ind II	17h55min	Cotovelo e quadril esquerdo e joelhos	Ambulatório	7	Motocicleta	Foi atropelado em frente à empresa ao sair do trabalho com sua moto
12	21 / 01 / 03	Masc.	Op Ind II	12h40min	Cotovelo, quadril e joelho direito	Ambulatório	0	Bicicleta	Caiu da bicicleta quando vinha para o trabalho estava distraído conversando com o colega.
13	19 / 02 / 03	Masc	Auxiliar	07h50min	Quebrou torno zelo direito	Ambulatório	75	A pé	Sofreu entorse e quebrou o tornozelo direito no degrau próximo ao setor de trabalho DETEC.

[1] Dados em vermelho para destacar os acidentes relacionados com o trabalho que são motocicletas que se envolveram.

14	06 / 07 / 03	Masc	Op Ind II	04h57min	Coluna cervical	Hospital	2	Automóvel	Estava indo para trabalho quando outro colega cortou sua frente ao entrar no estacionamento da empresa carro Gol.
15	05 / 08 / 03	Masc	Op Ind II	04h30min	Contusão	Hospital	8	Motocicleta	Trafegava pela rodovia quando viu um animal na pista, tentou frear, mas não conseguiu evitar a colisão.
16	27 / 08 / 03	Masc.	Eletricista	20h30min	Ombro direito	Hospital	15 + benefício	Automóvel	Ao dirigir-se para a empresa com automóvel próprio, esse se desgovernou ao frear, vindo colidir com eucalipto.
17	16 / 09 / 03	Masc	Op Ind II	12h45min	Escoriações	Hospital	2	Motocicleta	Estava vindo para o trabalho de moto e foi atropelado por outra moto na rodovia.
18	08 / 04 / 04	Masc	Mecânico	04h30min	Antebraço	Hospital	15 + benefício	Motocicleta	Estava vindo para o trabalho de moto e foi atropelado por um veiculo Saveiro. Atravessou a frente do outro veículo, conforme BO.
19	14 / 06 / 04	Masc	Aux. Ind II	12h40min	Palma das mãos	Ambulatório	0	Bicicleta	Estava vindo para o trabalho quando escapou a corrente da bicicleta, caindo no solo.
20	01 / 07 / 04	Masc.	Op Ind II	12h40min	Tornozelo	Ambulatório	0	Bicicleta	Estava vindo para o trabalho de bicicleta, quando foi atropelado pelo carro.
21	24 / 09 / 04	Masc	Ajudante geral	21h05min	Mão	Hospital	45	Bicicleta	Estava indo para casa de bicicleta, após o trabalho quando foi atropelado por outro veículo.
22	08 / 10 / 04	Masc	Op Ind II	13h	Pé	Ambulatório	5	A pé	Vinha para o trabalho a pé, quando torceu o tornozelo, próximo a empresa.
23	14 / 10 / 04	Masc	Mecânico	4h45min	Não identificado	Ambulatório	0	Motocicleta	Estava vindo para o trabalho de moto, quando escorregou no areão e caiu ao solo.
24	30 / 11 / 04	Masc.	Op Ind II	13h	Braço e Coxa direito	Ambulatório	0	Motocicleta	Estava se deslocando de casa para o trabalho quando derrapou com a moto em areão solto na beirado do asfalto.
25	12 / 12 / 04	Masc	Ajudante geral	13h15min	Escoriações diversas	Ambulatório		Motocicleta	Saiu do trabalho as 13horas e se dirigiu para a casa do sogro, quando foi atropelado pelo fusca. Obs: o funcionário estava de moto.
26	15 / 12 / 04	Masc.	Op Ind II	13h10min	Mão esquerda	Hospital	12	Motocicleta	O funcionário caiu da moto por causa de um problema na roda da mesma. Ele vinha para a empresa assistir uma palestra.

Fonte: Registros de acidentes de trajeto da empresa Eliane Revestimentos Cerâmicos.

Os destaques na tabela 01 referem-se aos acidentes de trajeto ou “In Itinere”, que envolveram diretamente o uso e/ou a participação de motocicletas.

No Anexo 01 está demonstrado o procedimento que a empresa Eliane adota para registro em caso de acidente de trajeto.

Após análise dos acidentes “In Itinere” apresentado na tabela 01, foi elaborado um guia de orientação para motociclista conforme o anexo 02 com objetivo de evitar acidentes de trajeto ou “In Intinere” para os que utilizam este meio de locomoção.

5 ANÁLISE DOS RESULTADOS

É importante citar o conceito e alguns aspectos de acidente de trajeto ou “In Itinere”, o qual diz que é o acidente sofrido pelos segurados de acordo com a Lei nº 8.213/91, ainda que fora do local e horário de trabalho, no percurso da residência para o trabalho ou deste para aquela e no percurso de ida e volta para o local de refeições em intervalo do trabalho, quer na área urbana quer na área rural.

Os acidentes de trajeto são facilmente confundidos com acidentes de trânsito, não só pelos policias que descrevem no Boletim de Ocorrência informações em seus registros como acidente de trânsito, bem como os hospitais que também informam incorretamente.

Os acidentes que acontecem hoje podem ser evitados com a utilização das técnicas de direção defensiva, acidentes que antes eram considerados inevitáveis. Por ser um acontecimento imprevisto, sempre tem conseqüências indesejáveis. Os fatores que geralmente são as causas dos acidentes são: a falha humana como negligência, imperícia, imprudência, falta de conhecimento da motocicleta e são consideradas as falha mais comum e a falha mecânica isto é, quebra de qualquer componente de segurança.

Os fatores causadores de acidentes são mencionados nesta pesquisa como o excesso de velocidade, ocasionados por atrasos antes de ir para o trabalho ou na volta para casa, muitas vezes pela má condição de tempo ou para resolver particularidades. Outro fator é a má condição do veículo como pneus com fortes desgastes, os freios totalmente desregulados e também agregados com esses fatores citados há influência da imprudência, sono e desatenção.

A presente pesquisa relacionada ao acidente de trajeto ou “In Itinere”, buscou identificar elementos teóricos e práticos que objetivaram o conhecimento dos resultados. A revisão da literatura para o estabelecimento do referencial teórico que sustentasse o desenvolvimento desta pesquisa tornou-se importante com o conhecimento que a empresa “Eliane Revestimentos Cerâmicos” adota para a prevenção do acidente de trajeto envolvendo trabalhadores que usam a motocicleta para o deslocamento de sua casa para o trabalho e seu retorno para suas residências. Também os programas que a empresa oferece aos colaboradores para obter a conscientização referente ao acidente de trajeto ou “In Itinere”. Outro fator importante foi buscar informações que fundamentassem a importância da elaboração de um guia de orientação para o motociclista evitar acidente de trajeto ou “In Itinere”. A pesquisa em livros, Código de Trânsito Brasileiro, manual do proprietário (Honda), manual do condutor, curso de formação de condutor, vídeos, pesquisa em revista, palestra, fichas de registro da empresa, pesquisa na internet e aulas práticas de direção defensiva com motocicletas, proporcionou a elaboração do guia com as melhores informações possíveis e atualizadas para serem aplicadas em segurança do trabalho para a prevenção de acidentes com motociclistas.

Neste guia estão mencionadas as mais importantes orientações básicas a serem observadas e seguidas antes de conduzir uma motocicleta, tais como o uso dos equipamentos de proteção e vestimenta, algumas regras de segurança elaboradas pela vivencia de acidentes já acontecidos, manutenção da motocicleta e a obediência às leis e normas de trânsito. Outrossim, destaca-se a importância da participação do trabalhador na busca de alternativas de prevenção que venham a minimizar os problemas decorrentes da exposição dos Acidentes de Trajeto ou “In Itinere”.

O Guia de Orientação para o Motociclista Evitar Acidente de Trajeto ou “In Itinere” foi elaborado a partir da compilação dos dados pesquisados, da vivencia e do conhecimento empírico dos autores, do aprendizado na especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho e da colaboração dos professores da especialização, da equipe de segurança do trabalho da empresas Eliane Revestimentos Cerâmicos e dos profissionais das revendas de motocicletas de Criciúma – SC e apoio da Policia Militar de Santa Catarina unidades de Criciúma.

O Guia poderá sim, contribuir para evitar Acidente de Trajeto ou “In Itinere”, se seguidas às técnicas de direção defensiva, conscientização do motociclista para uma mudança pró-ativa de pilotagem e respeito à legislação e aos demais usuários das vias públicas. Na comprovação de acordo com a tabela 01, houve um decréscimo dos Acidentes de Trajeto ou “In Itinere” nas unidades pesquisadas na empresa mesmo com o crescimento dos usuários de motocicleta nos seus deslocamentos para o trabalho e seu retorno para suas residências, em função das medidas adotadas por aquela empresa incentivando a segurança de seus colaboradores através de cursos e treinamentos, e os programas de segurança do trabalho.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os objetivos foram alcançados, na medida em que a empresa Eliane Revestimentos Cerâmicos do grupo Maximiliano Gaidzinski, aceitou colaborar e dispor dos dados para o estudo. Com os dados da empresa, com a revisão bibliográfica pertinente e com a metodologia de pesquisa elaboramos um guia de orientação para motociclista procure evitar acidente de trajeto ou “In Itinere” de fácil e agradável leitura onde qualquer condutor de motocicleta ou mesmo de outro veículo automotor ao lê-lo estará automaticamente fazendo direção defensiva.

O afastamento de trabalhadores em função de quedas, torções, contusões, atropelamentos, colisões e outros incidentes registrados fora do limite da empresa, aumentam na medida em que evoluem o transporte individual, a velocidade dos equipamentos de transporte utilizados, as condições das vias terrestres e o próprio comportamento individual do ser humano.

Os Acidentes de Trajeto são facilmente confundidos com os acidentes de trânsito, devido a não ser esclarecido na hora da ocorrência policial e também a falta de informação que o acidente ocorrido era o percurso do trabalhador de ida e volta para casa.

A conscientização dos empregadores e trabalhadores no sentido de evitar Acidente de Trajeto deve ser intensificada. Há jurisprudência ressaltando que, havendo previsibilidade do acidente ocorrer, pode existir a culpa, portanto as empresas e o estado podem ser responsabilizados caso haja freqüentes Acidentes de Trajeto em locais pontuais, nos quais os trabalhadores encontram obstáculos no percurso. Em geral, as calçadas são ruins e as vias terrestres mal sinalizadas,

portanto, cabe às empresas estabelecer Instrução Normativa, com base na NR1 Portaria 3.278/78 alertando aos trabalhadores sobre o risco que correm ao cruzarem ou circularem pelas vias públicas, inclusive os que se locomovem com veículos. A maioria dos Acidentes de Trajeto ocorrem onde há o maior risco.

Os problemas de trânsito no Brasil se agravam em torno de dois pontos fundamentais: despreparo dos órgãos competentes pelo trânsito e o comportamento dos condutores. Toda vez que uma pessoa é habilitada de uma forma precária ou com conhecimentos rudimentares, insuficientes, superficiais, sem conteúdo, a pessoa se transforma em um cidadão perigoso no trânsito.

A educação e o comportamento no trânsito são de extrema importância para o trabalhador ter sucesso e evitar o acidente de trajeto. Este comportamento só existirá se houver uma conscientização dos condutores e pedestres a obedecerem às normas e também seguir as instruções apresentadas no guia de orientação para evitar acidentes de trajeto. O indivíduo ao se deparar com regras e normas, tende a esquivar-se pois as considera incomodas.

Os sinais de trânsito procuram manter o condutor dentro de uma faixa razoável de segurança e tendem controlar seu comportamento. Algumas placas, constituem verdadeiros avisos de perigo imediato e quando o condutor não observa e não respeita a sinalização sempre estará criando riscos para si e para outros.

Barjonnet (*apud* ROZESTRATREN; DOTTA, 1996, p. 63) afirmam que “a vivência do risco, a exposição ao risco, é um fenômeno subjetivo e complexo e está ligada a situação pessoal do condutor” o risco insensato, o brincar com o perigo tem origem na neurose, na loucura, no conflito psíquico. No trânsito funciona o homem inteiro com seus problemas, suas alegrias e contentamentos, e o veículo passa a ser a verdadeira extensão do condutor.

Quem usa o trânsito, seja condutor de veículo ou pedestre, é bom que haja respeito, porque o divisor físico que os separa é apenas simbólico. em uma colisão. O bom desempenho do condutor passa por uma evolução do conhecimento e seu preparo.

Alguns obstáculos que, em conjunto, completam as condições inseguras do sistema viário a saber: sinalização incompleta ou inexistente; iluminação de praças, ruas e avenidas, com excesso de lâmpadas, ou carências destas; potentes refletores próximos ao semáforo e frente às saídas das empresas as quais provocam ofuscamentos; arborização que bloqueiam placas, avisos e sinais, gerando sombreamentos sobre os passeios públicos e nas rodovias avançando para a faixa de acostamento, obstruindo a sinalização; ciclovias com acesso irregular; passeios com projeção de meios-fios em ângulo agudo que invadem ruas e avenidas; lombadas não sinalizadas; recuperação de vias terrestres feitas em dias e horários de maior tráfego.

Com a constante evolução do uso de motocicletas, novas alternativas de fluxos devem ser planejadas. Projetos de engenharia alterando e revisando o sistema viário, como: corredores exclusivos para motocicletas nas vias de maior movimento; construção de túneis exclusivos para motocicleta; galerias para corredores entre os prédios, a execução deste tem custo/benefício favorável e evitam acidentes.

Portanto, Acidente de Trajeto ou “In Itinere”, consome tempo e todo tipo de perda e muitas vezes deixa seqüelas ao trabalhador, quando não o leva a óbito. Por isso, devemos fazer todos os esforços para preveni-los e evitá-los.

Um Guia de Orientação para Motociclista Evitar Acidente de Trajeto ou “In Itinere” poderá conscientizar e contribuir para com que o trabalhador previna e até

evite o Acidente de Trajeto ou “In Itinere”. No Guia está descrito de maneira clara os conhecimentos necessários, e a devida atenção no ato de pilotar, portanto o motociclista ao receber treinamentos periódicos que se somam para a prática da responsabilidade, de modo a estar habilitado para tomar decisões e agir preventivamente, privilegiando a segurança e utilizando todas as técnicas de direção defensiva.

O Objetivo Geral foi alcançado com sucesso, foi elaborado um Guia de fácil leitura e entendimento, onde qualquer leitor mesmo que não motociclista ao lê-lo estará fazendo direção defensiva.

Quanto aos objetivos específicos, foram atendidos integralmente a exceção da revisão bibliográfica internacional.

6.1 Recomendações para futuros trabalhos

O trabalho foi realizado em apenas três unidades e no escritório central das empresas Eliane Revestimentos Cerâmicos do grupo Maximiliano Gaidzinski, localizada na cidade de Cocal do Sul, estado de Santa Catarina com um universo de um mil e cem (1100) trabalhadores. A cidade de Cocal do Sul é de pequeno porte, com população inferior a trinta mil (30.000) habitantes com poucas vias públicas e não envolvendo toda a complexidade do transito. Sugere-se para trabalhos futuros estudos de empresas e ambientes distintos para estabelecer alguns parâmetros viabilizando a mensuração de possíveis medidas de controle.

REFERÊNCIAS

ABREU FILHO, Nylson Paim de. **Constituição Federal, CLT e Legislação Previdenciária**. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2005.

ANFAMOTO Informativo da Associação Nacional dos fabricantes e atacadistas de motopeças. **Revista ANFAMOTO**, São Paulo, n. 66, p. 44, set. 2004.

ANFAMOTO Informativo da Associação Nacional dos fabricantes e atacadistas de motopeças. **Revista ANFAMOTO**, São Paulo n. 8, p. 39, set./out. 2001.

BRASIL. Lei n° 8.213, 24 julho de 1991. do Acidente de Trabalho.

BEZERRA, Antônio Bartolomeu. **Acidente de trajeto:** prevenção e investigação. Fortaleza: Premius, 2003.

CLT e Legislação Previdenciária artigo 141, do Decreto 611, de 21/07/92 (alterado pelo Decreto 3.048/99). Disponível em: http://www.sesmt.com.br/at_conc.htm. Acessado em: abr. de 2005.

JURISPOIESIS – Revista do Curso de Direito da Universidade Estácio de Sá. Brasil. Decreto nº. 7.036/44. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Brasil. Decreto nº. 61.784/67. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Brasil. Decreto nº. 79.037/76. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Apelação s/ Rev. 218.101, 1ª Câm., Rel. Juiz Fraga Teixeira, j. 1º-2-1989, JTACSP, Revista dos Tribunais, 115: 407. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Apelação s/ Ver. 271.902, 1ª Câm., Rel. Juiz Fraga Teixeira, j. 8-4-1991. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm**.** Acessado em: abr. de 2005.

_____. Apelação s/ Ver. 291.110, 4ª Câm., Rel. Juiz Amaral Vieira, j. 14-5-1991. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Apelação s/ Ver. 307.958, 7ª Câm., Rel. Juiz Ary Casagrande, j. 28-1-1992. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Apelação c/ Ver. 311.844, 3ª Câm., Rel. Juiz João Saletti, j. 31-3-1992. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Apelação Sum. 152.096, 4ª Câm., Rel. Juiz Lothario Octaviano, j. 3-5-1983, JTACSP, Saraiva, 73: 299. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Apelação Sum. 169.795, 9ª Câm., Rel. Juiz Ferreira de Carvalho, j. 27-6-1984, JTACSP, Revista dos Tribunais, 93: 280. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

_____. Apelação Sum. 194.794, 7ª Câm., Rel. Juiz Boris Kauffmann, j. 27-1-1987. Disponível em: http://www.estacio.br/graduacao/direito/revista/revista4/artigo16.htm. Acessado em: abr. de 2005.

MANUAL DO PROPRIETÁRIO. Moto Honda da Amazônia Ltda. 135p

PORTÃO, Sérgio de Bona. **Coletânea de Legislação de Trânsito**. 5. ed. Tubarão: Copiart, 2001.

PREVIDÊNCIA Social. 2001. Disponível em: http://www.previdenciasocial.gov.br/12_03_02.asp. Acessado em: abr. de 2005.

CAMPOS, José Dias Proteção revista saúde e segurança do trabalho. **Proteção,** São Paulo, ano XI, n. 83, nov.1998.

SALVARO, João Carlos. **Direção Defensiva para Motociclista**: como aumentar sua segurança. Florianópolis: Copylaser, 2004.

SEGURANÇA e Medicina do Trabalho. 52. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

ROZESTRATEN, Reinier J. A.; DOTTA, Ático J. **Comportamento no Trânsito.** Porto Alegre: Sagra, 1996.

ANEXOS

ANEXO 1

PROCEDIMENTO EM CASO DE ACIDENTE DE TRAJETO

ANEXO 2

GUIA DE ORIENTAÇÃO PARA O MOTOCICLISTA EVITAR ACIDENTE DE TRAJETO OU “IN ITINERE”

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 52

2 GUIA PRÁTICO PARA USUÁRIOS DE MOTOCICLETAS 53

2.1 Pilotagem com segurança 53

2.2 Regras de segurança 53

2.3 Equipamentos de proteção 54

2.4 Vestimenta 55

2.4.1 Os Equipamentos de vestimenta para motocicletas são 56

2.5 Modificações 56

2.6 Cargas e acessórios 56

2.7 Alguns tipos de acessórios 57

2.8 Cargas 58

2.9 Inspeção na motocicleta 59

2.10 Freios 60

2.11 Fluído de freio 61

2.12 Óleo do motor 61

2.13 Pneus 62

2.14 Embreagem 63

2.15 Combustível 63

2.16 Corrente de transmissão 64

2.17 Acelerador 64

2.18 Sistema elétrico 64

2.19 Bateria 64

2.20 Ergonomia 65

3 PROCEDIMENTOS PARA CONDUÇÃO DA MOTOCILCETA 66

3.1 Partida do motor 66

3.2 Registro de combustível 66

3.3 Frenagem 67

3.4 Curvas 68

3.5 Visão 68

3.6 Cruzamentos 68

3.7 Estacionamento 69

3.8 Cuidados com a manutenção 69

3.9 Regulagem do espelho retrovisor 69

4 NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO 70

4.1 Deveres do condutor 70

4.2 Ultrapassagens 71

4.2.1 Proibido ultrapassar 71

4.2.2 Como ser ultrapassado por outro veículo 72

4.2.3 Como ultrapassar 72

4.3 Direção defensiva 73

4.4 Condições adversas 73

4.4.1 As condições adversas encontradas no trânsito são 73

4.4.1.1 Luz 74

4.4.1.2 Tempo 74

4.4.1.3 Cuidado com alagamentos 75

4.4.1.4 Via 75

4.4.1.5 Veículo 76

4.4.1.6 Trânsito 76

4.4.1.7 Condutor 77

5 ABUSO NA INGESTÃO DE BEBIDAS ALCÓOLICAS E DROGAS 78

5.1 Recomendações 78

6 PROCEDIMENTO PARA PILOTAR A MOTOCICLETA 79

6.1 Distância de seguimento 79

6.2 Cuidados com veículos parados 80

6.3 Aquaplanagem 80

6.4 Pedestre 80

6.5 Animais 81

6.6 Bicicletas 81

7 PRIMEIROS SOCORROS 83

7.1 Socorrista 83

7.2 Medidas básicas para atendimento 83

7.3 Conselhos práticos 84

7.4 Componentes dos sinais vitais 85

7.4.1 Pulso 85

7.4.2 Temperatura 85

7.4.3 Respiração 85

7.5 Respiração artificial 85

7.6 Parada cardíaca 87

7.6.1 Técnicas para massagem cardíaca 87

7.7 Hemorragia 88

7.8 Sinais e sintomas 88

7.9 Procedimentos gerais 88

7.10 Quanto a técnicas de contenção são.....89

7.11 Hemorragia nasal.....90

7.12 Fratura 90

7.12.1 Procedimentos a serem tomados em caso de fratura fechada 90

7.12.2 Procedimentos a serem tomados em caso de fratura aberta.....91

7.13 Fratura no crânio 91

7.13.1 Sinais e sintomas 91

7.13.2 Procedimentos a serem tomados em caso de fatura no crânio.....91

7.14 Fratura da coluna vertebral 92

7.14.1 Sinais e sintomas 92

7.14.2 Procedimentos a serem tomados em caso de fatura na coluna vertebral 92

7.15 Transporte de acidentados.....93

8 INFRAÇÕES E PENALIDADES.....94

8.1 Vejamos algumas infrações 94

1 INTRODUÇÃO

O guia prático é um conjunto de orientações básicas, que é destinado aos condutores de motocicletas. Tem como finalidade, auxiliar o usuário em cuidar da manutenção da motocicleta, bem como para prevenir eventuais riscos de acidentes ao condutor.

Ele contém todas as informações e instruções básicas para que o usuário possa se prevenir de eventuais danos que possam vir ocorrer, bem como os cuidados que deve ter desde a inspeção diária à manutenção da motocicleta e como conduzi-la corretamente no trânsito para evitar riscos e acidentes futuros. Por ser um veículo de condução, a motocicleta necessita de cuidados especiais para que se mantenha conservada e em perfeito funcionamento.

O presente guia também vai instruir a todos os motociclistas de como agir numa situação de primeiros socorros, trazendo informações básicas para o socorrista. Algumas dicas práticas serão mencionadas no decorrer deste guia para que fiquem memorizadas, pois poderá ser aplicado na prática na prevenção de acidentes com motociclistas. Citaremos também a legislação de trânsito, sendo elas com suas infrações e penalidades previstas na legislação atual.

Apresentaremos neste guia os equipamentos de proteção individual para motociclistas para prevenir contra quedas e colisões.

Todas as informações previstas neste guia, são baseadas nas informações mais recentes disponíveis sobre manutenção e uso de motocicletas em geral.

Acreditamos que este guia possa contribuir para reduzir os acidentes com motociclista no trânsito brasileiro.

2 GUIA PRÁTICO PARA USUÁRIOS DE MOTOCICLETAS

2.1 Pilotagem com segurança

Pilotar uma motocicleta requer certos cuidados para garantir a segurança pessoal do condutor, bem como do caroneiro.

2.2 Regras de segurança

1 - Efetue sempre a inspeção da motocicleta antes de usá-la e antes de dar partida ao motor, com isso o condutor poderá prevenir acidentes e danos à motocicleta.

2 - Muitos acidentes são causados por motociclistas inexperientes, portanto pilote se possuir habilitação, e somente empreste sua motocicleta a um piloto experiente, e que possua habilitação.

3 - Na maioria dos acidentes entre automóveis e motocicletas, o motorista alega não ter visto a motocicleta, portanto observe as regras:

- Ande sempre com farol ligado mesmo de dia;
- Use sempre roupas e capacetes de cor clara e visível;
- Não se posicione nas áreas onde o motorista de veículos ao seu redor tem sua visão encoberta, portanto veja e seja visto;
- Obedeça a todas leis de trânsito;
- A velocidade excessiva é um fator comum a muitos acidentes, para evitá-los obedeça aos limites de velocidade e nunca pilote além do que as condições de trânsito e de tempo o permitam;

- Sempre sinalize antes de fazer converções ou mudar de pista;
- O tamanho e a maneabilidade da motocicleta podem surpreender outros motociclistas;
- Não seja surpreendido por outros motoristas, para isso tenha muita atenção nos cruzamentos, entradas e saídas de estacionamentos e nas vias expressas ou rodovias;
- O condutor deve manter sempre ambas as mãos no guidão, e os pés nos pedais de apoio enquanto estiver pilotando. O passageiro deve segurar-se com as duas mãos no piloto e manter os pés apoiados nos pedais de apoio traseiros;
- Nunca deixe a motocicleta abandonada com o motor ligado;
- Faça sempre a regulagem do espelho retrovisor, para possuir um melhor ângulo de visão;
- Não abuse da confiança. Pilote com moderação e humildade.

2.3 Equipamentos de proteção

A maioria dos acidentes com motocicletas com resultados fatais se devem a ferimentos na cabeça, por isso sempre use o capacete fechado, pois é mais aconselhável por ser muito mais seguro do que o capacete aberto. Certifique se o capacete tem o certificado de aprovação do INMETRO, porque nos traz mais segurança na qualificação do produto**.** Se o capacete for do tipo aberto ele deve ser usado com óculos apropriados. Evite usar capacete denominado de “coquinhos” que são totalmente proibidos e seu uso não vai ajudar a prevenir danos em caso de acidentes. Botas, luvas e roupas de proteção

são essenciais para prevenir acidentes. O garupeiro necessita sempre da mesma proteção do condutor da motocicleta. Por isso instrua a ele sobre a importância dos equipamentos de proteção individual.

Não dirija a motocicleta com o capacete no suporte, o capacete pode entrar em contato com a roda traseira e travá-la além de prejudicar o controle da motocicleta.

O capacete é um instrumento indispensável ao motociclista, sua falta é responsável pela maior parte dos acidentes fatais.

Ao escolher seu capacete, escolha uma cor clara, que se ajuste bem a sua cabeça e prenda-o bem, para que não escape na hora que o condutor precisar dele. Use o adesivo refletivo no capacete.

2.4 Vestimenta

São as roupas e equipamentos em que o condutor da motocicleta deve usar, para uma melhor proteção, visualização e segurança no trânsito.

Não use roupas soltas que possam enganchar nas alavancas de controle, pedais de apoio, corrente de transição ou nas rodas.

Na motocicleta temos o sistema de escapamento, que se aquece muito durante o funcionamento do motor, e permanece quente durante algum tempo após o motor ter sido desligado, para evitar acidentes, não toque em nenhuma parte do sistema de escapamento, pois ao toca-lo poderá ocorrer queimaduras graves devido ao alto grau de aquecimento, portanto use sempre roupas que protejam completamente as pernas.

2.4.1 Os Equipamentos de vestimenta para motocicletas são

- Jaqueta de cor clara e viva, de tecido resistente ou couro;
- Botas ou calçados fechados;
- Luvas;
- Óculos ou viseira;
- Calça.

2.5 Modificações

Nunca modifique nada na motocicleta ou remova peças do equipamento original, pois podem reduzir a segurança da motocicleta, além de infringir normas de trânsito, a não ser se realmente se for necessário, por motivo de falhas ou problemas, mas vá um especialista que realmente entenda, para que possa arruma-lo ou troca-lo. Obedeça a todas as normas que regulamentam o uso de equipamentos e acessórios.

2.6 Cargas e acessórios

Para prevenir acidentes sobre carga e danos estruturais, tenha extremo cuidado ao instalar acessórios e cargas na motocicleta e ao pilotar com os mesmos. As instalações de acessórios e cargas podem reduzir estabilidade, o desempenho e o limite de velocidade da segurança da motocicleta. Lembre-se que este desempenho da motocicleta, pode ser reduzido com a instalação de acessórios não

necessários, a carga mal distribuída, pneus gastos, mal estado da motocicleta, má condição das estradas e do tempo.

Se seguir estas precauções gerais elas poderão ajudá-lo a decidir-se e como equipar sua motocicleta e como acomodar a carga com segurança.

A estabilidade e dirigibilidade da motocicleta podem ser afetadas por cargas e acessórios que estejam mal fixados, por isso verifique freqüentemente a fixação das cargas e acessórios.

2.7 Alguns tipos de acessórios

Carenagem grande ou para brisas montados nos garfos, inadequados para motocicletas ou instalados incorretamente podem causar instabilidade, portanto, não instale carenagens que restrinjam o fluxo de ar para o motor.

Acessórios que alteram a posição de pilotagem, afastando as mãos e os pés dos controles dificultando o acesso aos mesmos e conseqüentemente aumentam o tempo necessário á reação do motociclista em situações de emergência.

Não instale equipamento que possam exceder a capacidade do sistema elétrico da motocicleta, pois toda a pane no circuito elétrico é perigosa e pode afetar o sistema de iluminação e sinalização além de provocar uma queda no rendimento do motor.

A maioria das motocicletas não foram projetadas para receber sidecars ou reboques, sendo assim, a instalação de tais acessórios submetem os componentes no chassi a esforços excessivos causando danos á motocicleta além de prejudicar a dirigibilidade.

2.8 Cargas

Sempre que estiver pilotando a motocicleta com passageiro ou carga, observe o peso e a acomodação da carga que é importante para pilotagem e a segurança do condutor, cada motocicleta tem seu peso estipulado pelo fabricante. Observe as seguintes precauções:

1- A motocicleta foi projetada para transportar piloto e passageiro. Nunca exceda a capacidade de carga das motocicletas;

2- Mantenha o peso da bagagem e acessórios adicionais perto do centro da motocicleta, distribuindo o peso uniformemente dos dois lados da motocicleta para evitar desequilíbrio. À medida que se afasta o peso do centro do veículo, a dirigibilidade é proporcionalmente afetada;

3- A pressão dos pneus tem que estar ajustadas de acordo com o peso da carga e condições de condição da motocicleta;

4- Não prenda objetos grandes ou pesados ao guidão, nos amortecedores dianteiro ou ao para-lama, pois isto poderá resultar em estabilidade da motocicleta ou resposta lenta da direção;

5- Não exceda o limite de peso indicado para bagageiro traseiro de cada tipo de motocicleta, pois o excesso de peso prejudica a estabilidade e dirigibilidade da motocicleta, podendo inclusive provocar danos no chassi e acidentes graves.

Caso for colocar algum acessório ou carga à motocicleta, verifique sua procedência, assegurando-se que o mesmo não afete:

- A visualização do farol, lanterna traseira e sinaleiras;

- A distância mínima do solo (no caso de protetores);
- Ângulo de inclinação da motocicleta;
- O curso das suspensões dianteira e traseira;
- O curso da direção;
- Acionamento dos controles;
- A sobre carga;
- A estrutura da motocicleta (chassi);
- O torque de porcas, parafusos e fixadores.

2.9 Inspeção na motocicleta

É muito importante que a inspeção seja efetuada antes do uso. Faça sempre a inspeção diariamente recomendada no manual de cada motocicleta para prevenir contra danos e acidentes podem ocorrer.

Ao fazer a inspeção diária observe os seguintes itens:

- Barulhos estranhos no motor;
- Parafusos de carenagem;
- Rodas e suportes.

Caso for colocar algum acessório ou carga à motocicleta, verifique sua procedência, asegurando-se que o mesmo não afete:

- A visualização do farol, lanterna traseira e sinaleiras;
- A distância mínima do solo (no caso de protetores);
- Ângulo de inclinação da motocicleta;
- O curso das suspensões dianteira e traseira;

- O curso da direção;
- Acionamento dos controles;
- A sobre carga;
- A estrutura da motocicleta (chassi);
- O torque de porcas, parafusos e fixadores;
- Vazamentos;
- Parafusos soltos ou frouxos.

Obs.: Também fazem parte da inspeção periódica os itens relacionados abaixo:

- Freios;
- Fluído de freio;
- Óleo do motor;
- Pneus;
- Embreagem;
- Combustível;
- Correste de transmissão;
- Acelerador;
- Sistema Elétrico;
- Bateria.

2.10 Freios

Os sistemas de freios afetam a segurança pessoal e ajustes apropriados devem ser sempre efetuados.

Verifique constantemente se o cabo do freio apresenta sinais de desgaste, se esta dobrado ou partido, podendo provocar quedas ou travar o cabo.

Lubrifique o cabo com óleo de baixa viscosidade para prevenir desgaste pré maturo ou corrosão. Certifique-se de que a haste, a vareta do freio, o braço de acionamento, e as articulações, a mola e os parafusos de fixação estão em boas condições.

2.11 Fluído de freio

Mantenha sempre no nível o fluído de freio indicado no reservatório.

CUIDADO: O fluído de freio provoca irritação, portanto, evite o contato com a pele e com os olhos, e se o contato vier a ocorrer, lave a área atingida com bastante água. Se os olhos forem atingidos procure assistência médica urgente. Mantenha o fluído afastado de crianças.

ATENÇÃO: Verifique se o reservatório está na posição horizontal antes de remover a tampa e completar o nível de fluido. Sempre que for manusear o fluido do freio precisa ter cuidados, pois ele pode danificar a pintura, as lentes dos instrumentos e afiação em caso de contato. Nunca deixe entrar contaminantes (poeiras, água, etc.) dentro do reservatório do fluido do freio. Limpe o reservatório externamente antes de retirar a tampa.

2.12 Óleo do motor

Se o motor funcionar com pouco óleo, poderá sofrer sérios danos, por isso verifique regularmente o nível do óleo do motor para evitar problemas maiores pela falta de óleo.

2.13 Pneus

A pressão dos pneus quando corretamente calibrados proporciona maior estabilidade, trazendo conforto e segurança ao conduzir a motocicleta além de trazer maior durabilidade dos pneus.

Verifique a pressão dos pneus a cada 1000 km ou semanalmente.

Para cada modelo de motocicleta há um tipo de pneu adequado recomendado pelo fabricante, por isso não altere o pneu de sua motocicleta.

O uso de pneus que não são originais da motocicleta pode afetar a dirigibilidade e comprometer a segurança.

Verifique os pneus de sua motocicleta regularmente e observe se há cortes, pregos ou objetos encravados e também se os aros apresentam deformações, se isso ocorrer deve trocar imediatamente.

CUIDADO:

¬ Não faça reaproveitamento de pneus ou câmara de ar danificados, pois o balanceamento das rodas e a segurança dos pneus podem ficar comprometidos. O balanceamento das rodas é necessário para a perfeita estabilidade e segurança;

¬ Pneus com pressão incorreta sofrem desgaste anormal na banda de rodagem além de afetar a segurança, pneus com pressão insuficiente pode deslizar ou até mesmo sair dos aros, trazendo danificações;

¬ Trafegar com pneus gastos é perigoso, pois diminui a aderência do pneu no solo, prejudicando a tração e dirigibilidade da motocicleta bem como a estabilidade.

2.14 Embreagem

O ajuste da embreagem é necessário caso a motocicleta apresente queda de rendimento quando se efetua a mudança de marcha, ou se a embreagem patinar, fazendo com que a velocidade da motocicleta não seja compatível com a rotação do motor.

Verifique se há dobras ou marcas de desgastes no cabo da embreagem que possam causar travamento ou danificar o acionamento da embreagem. Lubrifique o cabo com óleo de boa qualidade para impedir corrosão e desgaste pré maturo.

2.15 Combustível

Abasteça o tanque sempre que for necessário, não ande com sua motocicleta na reserva. Caso você usar a reserva, pode sujar o sistema de carburação da motocicleta.

Seja cuidadoso para não derramar o combustível durante o abastecimento, pois o combustível derramado ou seu vapor pode incendiar-se. Em caso de derramamento certifique-se de que a área atingida esteja seca antes de ligar o motor.

Evite o contato prolongado ou repetido com a pele ou a inalação dos vapores de combustível.

Mantenha-o afastado de crianças.

2.16 Corrente de transmissão

Verifique as condições de uso e a folga, ajuste e lubrifique se necessário, pois a durabilidade da corrente de transmissão depende deste fator. Todas as marcas recomendam que a cada 500 km seja lubrificado a corrente.

2.17 Acelerador

Verifique o funcionamento, a posição dos cabos e a folga da manopla em todas as posições do guidão.

2.18 Sistema elétrico

Verifique se o farol, a lanterna traseira, luz de freio, sinaleiras, lâmpadas do painel de instrumentos e buzina funcionam corretamente.

2.19 Bateria

A remoção das tampas da bateria podem danifica-las, causando vazamentos ou danos à bateria.

A solução contida na bateria é altamente corrosiva, em contato com a pele ou com os olhos pode provocar graves queimaduras, portanto use roupas protetoras e mascaras de proteção durante a manutenção.

A bateria contém um acido sulfúrico. Portanto evite contato com os olhos e pele.

A bateria também possui gases explosivos, portanto tomar muito cuidado ao manuseá-la.

2.20 Ergonomia

A boa postura é necessária para que o condutor se canse menos e obtenha um melhor desempenho ao conduzir sua motocicleta. Para obter uma postura correta utilize o demonstrativo abaixo:

Cabeça – em posição vertical, olhando sempre para frente;

Braços – relaxados, com os cotovelos apontados para baixo;

Ombros - relaxados;

Mãos - punhos abaixados em relação à mão, segurando o centro da manobra;

Quadril - junto do tanque em posição que permita virar o guidão sem esforços nos ombros;

Joelhos - pressionado levemente o tanque de combustível;

Pés - paralelos ao solo, com o salto do sapato encaixado na pedaleira, a ponta do pé sobre os pedais do freio e cambeo.

3 PROCEDIMENTOS PARA CONDUÇÃO DA MOTOCILCETA

3.1 Partida do motor

Nunca ligue o motor em áreas fechadas ou sem ventilação. Os gases do escapamento contêm monóxido de carbono que é venenoso e prejudicial à saúde, podendo levar até a morte.

Certifique–se de que o cavalete lateral esteja completamente recolhido antes de por a motocicleta em movimento. Se o cavalete estiver estendido poderá interferir no controle da motocicleta em curvas para a esquerda, podendo causar acidentes.

Use os freios dianteiro e traseiro simultaneamente. Não use os freios com muita intensidade, pois as rodas podem travar, reduzindo a eficiência dos freios e dificultando o controle da motocicleta.

3.2 Registro de combustível

Aprenda a acionar o registro com tal habilidade que mesmo enquanto estiver dirigindo a motocicleta seja capaz de operá-lo. Você evitará de parar em meio ao trânsito por falta de combustível.

Tenha cuidado para não tocar em nenhuma parte quente do motor quando acionar o registro, pois poderá causar um acidente.

Não conduza a motocicleta com o registro na posição RES, após ter reabastecido. Caso isso ocorra, o condutor poderá ficar sem combustível e sem nenhuma reserva.

3.3 Frenagem

Se você souber frear corretamente poderá reduzir mais de 50% da distância de parada.

Toda a motocicleta tem freios com acionamentos independentes, que devem ser dosados corretamente.

Para utilizar os freios normalmente, acione os freios dianteiro e traseiro de forma progressiva, enquanto reduz as marchas.

Cuidado: Quando for entrar em uma curva, sempre que possível reduza a velocidade e frear antes de entrar na curva. Se o condutor frear na curva, poderá ocorrer uma derrapagem, dificultando o controle da motocicleta.

Quando estiver pilotando em pista molhada sobre chuva, ou pista de areia ou terra, se reduz o fator de segurança para manobras.

Na hora da frenagem, o peso da motocicleta recai na roda dianteira, fazendo com que o freio dianteiro seja o maior responsável pela frenagem.

Ao utilizar os freios use os dois freios simultaneamente, mas quanto mais rápido o condutor tiver que parar, utilize mais intensamente o freio dianteiro, porém de forma gradativa.

Em declives, utilizem também o freio motor.

Importante: Em piso molhados e escorregadios, tome cuidado para não deixar a roda travar, evitando uma derrapagem.

3.4 Curvas

Ao efetuar uma curva, o condutor deverá inclinar o corpo junto com a moto, quanto maior for a velocidade, maior deverá ser a inclinação. Ao efetuar manobras rápidas em curvas de pequenos raios, incline a moto mais do que o corpo.

Quando necessitar de uma grande inclinação em uma curva, incline o corpo mais do que a moto.

3.5 Visão

A visão é muito importante e necessária para sua segurança, através dela o condutor recebe 90% das informações, portanto, esteja atento ao seguinte:

- A velocidade diminui seu campo de visão;
- Não fixe o olhar em apenas um ponto;
- Para aumentar o seu ângulo de visão movimente constantemente o seu olhar;
- Antes de sair, mudar de faixa ou fazer conversões use os retrovisores e olhe sempre sobre os ombros para cobrir as áreas fora do seu campo visual.

3.6 Cruzamentos

As estatísticas mostram que a grande maioria dos acidentes ocorre em cruzamentos, portanto, fique atento à conversão à esquerda, pois em rua de mão

dupla é perigosa ela deve ser evitada e sempre que for possível o condutor deve fazer um retorno.

3.7 Estacionamento

Quando estacionar sua motocicleta procure estacionar nos estacionamentos específicos de motos, porque é mais seguro do que parar entre carros, que na hora de sair pode derrubar sua motocicleta. Caso não tenha estacionamentos específicos para motocicleta, procure locais planos e firmes, com isso poderá evitar quedas de sua motocicleta.

Estacione sempre com a moto de frente para rua, sendo que sua traseira ficará para calçada, pois na hora que sair será mais fácil e seguro.

Não estacione próximo ou sobre materiais inflamáveis, e quando estiver próximo da sua motocicleta, evite acender fósforos, isqueiros e fumar perto.

3.8 Cuidados com a manutenção

Quando sua motocicleta sofrer quedas ou colisões, verificar as peças que foram danificadas para ter certeza que possa ainda conduzi-la.

3.9 Regulagem do espelho retrovisor

O espelho retrovisor é quem permite o ângulo de visão.

Para o condutor fazer a regulagem, colocar a motocicleta em um lugar plano e embarque, para ajustar o ângulo de visão de acordo com sua altura, peso e também a posição de pilotagem.

4 NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO

As normas gerais de circulação e conduta merecem atenção especial de todos usuários da via, e estas estão mais bem detalhadas no código de trânsito brasileiro, o qual todo o usuário de veículo deve conhecê-lo para ter uma melhor segurança ao conduzir o veículo.

Algumas dessas normas poderão ser aplicadas com um simples uso do bom senso ou da boa educação.

Aqui as mais importantes são as que advertem os usuários quanto à aos atos que podem constituir riscos ou obstáculos para o trânsito de veículos, pessoas e animais, além de danos a propriedade pública ou privada.

4.1 Deveres do condutor

O bom condutor de motocicleta deve sobretudo ter consciência de sua responsabilidade ao pilotar, além de ter como deveres:

- Portar a Carteira Nacional de Habilitação dentro do prazo legal de validade expressa na mesma;
- Conhecer a legislação de trânsito em vigor e cumprí-la criteriosamente;
- Conhecer a sinalização de trânsito e seus significados;
- Ter pleno domínio de seu veículo sempre, pilotando com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito;

- Verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, além de certificar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local destinado.

4.2 Ultrapassagens

A ultrapassagem é uma das principais causas de acidentes, somente faça com certeza e nunca em dúvida, tenha o máximo de cautela ao realizar.

Quando fizer ultrapassagens, sempre faça pela esquerda e somente nas faixas continuas, jamais ultrapasse pela direita ou pelo acostamento das estradas e rodovias, lembre-se que muitos não sinalizam quando vão dobrar a direita, e nunca esperam que venha alguém pela direita.

Sempre observe pelo retrovisor se não vem outro veículo fazendo a ultrapassagem, caso tenha de á preferência e aguarde a sua vez.

Quando fazer a ultrapassagem faça sempre com antecedência a sinalização e quando retornar sinalize novamente.

4.2.1 Proibido ultrapassar

- Sobre pontes ou viadutos;
- Em travessias de pedestres;
- Nas passagens de nível;
- Nos cruzamentos ou em sua proximidade;
- Em trechos sinuosos ou em aclives sem visibilidade suficiente;
- Nas áreas de perímetro urbano das rodovias.

4.2.2 Como ser ultrapassado pôr outro veículo

Você pode evitar acidentes, quando outro veículo ultrapassa sua moto, ajudando-o de várias maneiras.

- . Verifique o trânsito que vem no sentido contrário;
- . Avise-o se não houver condições de ultrapassagem;
- . Reduza a marcha, quando o outro veículo necessitar de mais espaço em frente a sua moto, para voltar a sua pista (mão);
- . Mantenha-se à direita;
- . Sinalize dando passagem. Ligue o pisca-pisca da direita. Olhe para trás.

4.2.3 Como ultrapassar

- . Tenha certeza de que está mantendo uma distância de segmento segura;
- . Verifique o trânsito no sentido contrário;
- . Verifique o trânsito atrás, antes de desviar-se da sua pista;
- . Sinalize, antes de mudar de pista;
- . Só então se desloque para a pista da esquerda;
- . Acelere, à medida que se desloca;
- . Avise, ao motorista do veículo que você está ultrapassando, com um leve toque da buzina ou farol;
- . Sinalize a sua intenção, para voltar à pista da direita;
- . Volte à pista da direita, quando você avistar o farol esquerdo do carro que você está ultrapassando;

- . Retorne à velocidade normal estabelecida na pista.

4.3 Direção defensiva

É quando o condutor se previne de acidentes por si próprio e dos outros. O condutor quando está pilotando a motocicleta e está projetando seu percurso, também está sintonizado no trânsito e não pilota viajando ou disperso da situação, às vezes até esquecendo que está em cima de um veículo de duas rodas, e qualquer fração de segundos pode se desequilibrar e causar danos.

O bom condutor tem um comportamento bem diferenciado no trânsito em relação aos condutores imprudentes.

4.4 Condições adversas

As condições adversas são uns dos maiores causadores de acidente no trânsito. Pois é a incapacidade do condutor de antecipar os problemas enfrentados no trânsito, é ter a visão do acontecimento antes de ocorrerem, ou seja é a prevenção de acidentes.

4.4.1 As condições adversas encontradas no trânsito são

- Luz ;
- Tempo;
- Via trânsito;
- Veículo;
- Condutor.

4.4.1.1 Luz

A luz natural ou artificial é muito importante para a direção defensiva, podendo prejudicar a visão do condutor, ou a de ser visto pelos outros condutores nas vias.

Os problemas com a luminosidade são encontrados em dois períodos do dia, um ao amanhecer e outro ao fim da tarde, então tome muitos cuidados nestes períodos redobrando a sua atenção.

Quando o piloto se confrontar com outro veículo de luz alta, torne para ele um sinal de luz para que ele possa tirar o ofuscamento que ocorre.

Nunca esquecer que têm que pilotar com faróis acesso.

4.4.1.2 Tempo

Os fenômenos causadores são frio, calor, vento, chuva, granizo e neblina. Esses fatores dificultam muito a visibilidade do condutor, a ver outros veículos.

O motociclista se não estiver bem protegido, sofre com os pingos de chuva que incomodam sua pele. Essas condições climáticas deixam as estradas escorregadias podendo causar derrapagem para o motociclista. Nesses casos é importante reduzir a velocidade e tomar muita atenção no trânsito devido às dificuldades causadas para todos os condutores.Em caso de extrema necessidade seja um bom condutor e encoste a sua motocicleta num lugar que esteja protegido dessa situação, e aguarde até melhorar o tempo para poder voltar ao tráfico.

4.4.1.3 Cuidado com alagamentos

Ao trafegar em locais alagados, riachos em enchentes evite a aspiração da água pelo filtro de ar, pois a entrada de água no motor poderá causar o efeito do cálcio hidráulico, o qual danificara o motor.

A entrada da água no Carter do motor causará a contaminação do óleo lubrificante, caso isso ocorra, desligue o motor imediatamente e substitua o óleo para eliminação total da água no motor e faça a execução de uma revisão e manutenção adequada no motor para evitar um dano à motocicleta.

4.4.1.4 Via

É muito importante salientar novamente a reduzir a velocidade em estradas que não dão condições de pilotar com segurança.

Sempre procure observar a traçada das vias antecipadamente em relação à curvas, que muitas vezes apresentam erros em seu projeto. Cuidado também nos acostamentos que nem sempre dão condições apropriadas para você utilizar. Preste atenção no tipo de pavimentação que geralmente muda em poucas distâncias. Observe antecipadamente os buracos ou lamas no trajeto que o condutor está realizando. Em vias de pedras ou cascalho você não deve acelerar e nem freiar, cuidar para não perder o equilíbrio e nunca entrar fechado nas curvas.

Visualizem as placas, obstáculos, quebra molas etc.

Você deve andar atento para evitar surpresa pela sua frente.

4.4.1.5 Veículo

Para ter uma pilotagem com conforto é necessário manter sua motocicleta em perfeitas condições de uso.

Verifique a viseira de seu capacete e os óculos se estão limpos para obter uma melhor visibilidade.

Adotar uma posição adequada sem esforços a todos os pedais e comandos do guidão.

Sempre manter ajustados os retrovisores, e se inclinar para frente ou para traz para ter uma melhor visão.

Usar as vestimentas corretas.

Conferir os itens obrigatórios de segurança.

Checar o funcionamento básico da motocicleta antes de se movimentar.

4.4.1.6 Trânsito

O condutor da motocicleta precisa estar observando constantemente a presença de outros usuários na pista, adaptando- se ao seu comportamento para prevenir conflitos. Os horários como os de pico no começo da manhã e no final da tarde e nos horários de almoço, onde o fluxo de veículos é mais intenso e congestionado o motociclista tem que prestar mais atenção na sua trajetória de casa para o trabalho e da empresa para casa. Tomar cuidados nas seguintes épocas do ano, no período de carnaval, natal, férias escolares e feriados o fluxo é maior.

CUIDADO: Quando o condutor se aproximar de um ponto de ônibus deve observar os pedestres, que pode atravessar a pista de qualquer maneira ou sair pela frente do ônibus e não prestando atenção na via .

4.4.1.7 Condutor

O piloto é a peça fundamental para a prevenção de acidentes, portanto o condutor deve estar em umas condições física, mental e psicológica boa para conduzir a motocicleta.

Alguns fatores podem influencia na condição adversa do condutor que são eles:

- Evite pilotar quando você estiver cansado;
- Não conduzir sua motocicleta com sonolência;
- Quando ingerir bebidas alcoólicas não pilote;
- Quando você se apresenta com deficiência visual ou auditiva;
- Conduzir a motocicleta quando estiver cansado é muito perigoso. Para evitar a fadiga deve tomar alguns cuidados;
- Sempre sair com antecedência para seu destino, nunca faltando alguns minutos;
- Quando for necessário mude sua rota para o destino, desviando do congestionamento;
- Adaptar-se a temperatura quando frio e calor usando roupas de acordo com o dia;
- Em caso de longa trajetória faça intervalos;
- Quando não agüentar mais então para, descanse se for o caso então durma até se sentir melhor.

5 ABUSO NA INGESTÃO DE BEBIDAS ALCÓOLICAS E DROGAS

As estatísticas apresentam que o consumo de álcool é o principal responsável por acidentes fatais.

A bebida cria um excesso de autoconfiança, reduzindo a visão e alterando a audição, a fala e o equilíbrio. A dosagem de álcool vai para o cérebro onde há mudança de comportamento. É muito importante salientar que o risco não é somente para o piloto mas sim para os pedestres e os outros veículos que também podem ser vítimas.

5.1 Recomendações

Quando você estiver ingerido álcool ou drogas, não pilote, se você pedir para outro pilotar não entregue sua moto para quem não sabe pilotar.

Caso o piloto precisar de carona, não embarque com alguém que tenha ingerido bebida alcoólica.

6 PROCEDIMENTO PARA PILOTAR A MOTOCICLETA

A motocicleta não deve ser conduzida de qualquer maneira por isso os procedimentos aqui relatados são práticas cometidas erradas no dia a dia em cima da motocicleta. O piloto precisa desenvolver suas habilidades para manusear sua motocicleta.

Sempre pilotar com as duas mãos no guidão, nuca com uma mão somente pela alta confiança em si próprio.

Transporte somente um passageiro, evita sobrecargas e multas.

Não exagera na velocidade.

Nunca faça movimentos para apanhar objetos enquanto a motocicleta estiver em movimento.

Não acender cigarro quando estiver pilotando.

Evitar as manobras bruscas com o veículo.

Não atenda o celular, quando estiver pilotando.

6.1 Distância de seguimento

É à distância entre um veículo entre outro. Sempre manter distância do veículo que estiver à frente, use o bom senso para esta distância à medida que sua velocidade aumenta maior tem que ser à distância. Cuidado com o veículo que estiver atrás muito próximo de você, mude de pista e deixe-o passar.

Dois segundos são o tempo que você necessita para identificar o perigo e acionar o freio, por isso mantenha sempre uma distancia segura do automóvel que esta em sua frente.

Em dias de chuva esta distância deve ser duplicada.

Não aceite provocações no trânsito sempre contorne a situação.

6.2 Cuidados com veículos parados

Quando ultrapassar um veículo parado, prestar muita atenção, porque eles podem abrir a porta lateral e você cair da sua motocicleta. Obseve se há movimentações de pessoas dentro do veículo.

6.3 Aquaplanagem

Considera aquaplanagem a falta de aderência dos pneus na pista fazendo que o derrape e piloto perca o controle.

A velocidade alta e pneus mal calibrados são os fatores mais importantes para esse tipo de acontecimento.

6.4 Pedestre

O seu comportamento é imprevisível, mesmo assim de preferência para eles.

Muitos pedestres também andam alcoolizados então tome cuidado para não ser surpreendido.

As maiorias dos pedestres não sabem pilotar ou dirigir, e não possuem noção de frenagem com isso eles confiam na habilidade dos condutores.

O motociclista defensivo deve tomar cuidados com pessoas idosas e deficientes físicos, pois estes tipos de pessoa que estão sujeito a atropelamentos.

Igualmente também devem ter cuidados com as crianças que estão pelas ruas desapercebidas e desatentas brincando.

O condutor de veículos deve reduzir a velocidade quando se aproximar de uma faixa de pedestres. Se tiver pessoas querendo cruzar a pista pare completamente, e tome cuidado na velocidade e o freio repentino, para evitar colisões por traz.

6.5 Animais

É outro fator muito importante, por isso quando estiver andando no período da noite ande sempre devagar porque pode surgir a qualquer momento um animal, e ao tentar se defender ele vem para cima de você. Então esteja sempre atento a este tipo de situação. Os animais que mais o perseguem são os cachorros por serem animais pequenos mas que levam a grandes ferimentos.

6.6 Bicicletas

A bicicleta também é um veículo de duas rodas mas geralmente são conduzidas por menores que não conhecem as regras de trânsito. Então a chance de acidentes com ciclistas é grande.

Fique atento com ciclista, seu veículo é silencioso e pode surgir a qualquer momento.

Se você observar que o ciclista está desatento, de uma buzinada antes de fazer a ultrapassagem para não assustá-lo.

7 PRIMEIROS SOCORROS

É atenção imediata prestada a uma vítima, com a finalidade de manter as funções vitais, e evitar que haja um agravamento de suas condições até que possa receber uma assistência mais bem preparada.

7.1 Socorrista

É o indivíduo que tenha conhecimento básico, para prestar os primeiros socorros. É a primeira pessoa que tem contado diretamente com a vítima, caso você não tenha experiência não se envolva, mas chame socorro, porque um socorro mal feito pode agravar a situação.

7.2 Medidas básicas para atendimento

- Tomar para si a situação;
- Observar o ambiente e obter relato do acontecido;
- Cuidar para não entrar em pânico e solicitar ajuda às primeiras pessoas que chegarem;
- Distanciar os curiosos para melhor tranqüilidade;
- Pedir socorro.

Ligue para 193 de qualquer telefone, a ligação é gratuita e informar com precisão o local do acidente para o corpo de bombeiro e os veículos envolvidos informando as condições de trânsito, e também a situação da vítima.

Tranqüilizar as vítimas que estiverem conscientes de que o socorro já está chegando. Enquanto aguarda o socorro, sinalize o local do acidente para evitar que venha surgir novo acidente no local.

7.3 Conselhos práticos

- Manter a vítima deitada, preferencialmente de costas;
- Tranqüilizar ao máximo o acidentado;
- Caso a vítima esteja vomitando, você vira a cabeça dele de lado, caso a vítima continue vomitando, colocar o acidentado de posição lateral;
- Afrouxar o capacete e as roupas;
- Não descobrir o acidentado mais do que o necessário, para manter seu corpo aquecido;
- Movimentar o acidentado o menos possível;
- Não oferecer líquido em caso de inconsciência e de lesão interna;
- Em caso em que a vítima se encontrar com o rosto pálido, manter a cabeça mais baixa que o resto do corpo;
- Se a vítima encontra-se com o rosto vermelho, elevar um pouco a cabeça.

7.4 Componentes dos sinais vitais

- Pulso;
- Temperatura;
- Respiração;
- Pressão Arterial;

7.4.1 Pulso – Em adultos homens: 60 a 70 batimentos cardíacos por minuto e Mulheres: 70 a 80 bc/m.

7.4.2 Temperatura - axilar : 36,5 graus centígrados

Oral- 37 º C

7.4.3 Respiração – Homens: 16 a 18 movimentos respiratórios por minuto e

Mulheres : 18 a 20 m r/m

7.5 Respiração artificial

É a aplicação de respiração artificial conhecida (boca a boca) e massagem externa, isolada ou em conjunto. Somente é aplicada em situações em que clinicamente não são perceptíveis os movimentos respiratórios e batimentos cardíacos efetivos.

O socorrista deve observar em caso deste tipo de atendimento o seguinte:

V- Ventilação;

R- Respiração;

C- Circulação;

O processo utilizado para restabelecer a respiração que deve ser feito imediatamente.

A respiração artificial só terá resultado se for aplicado o mais cedo possível. Pode ser realizada no próprio local do acidente por qualquer pessoa.

A reanimação de uma vítima por asfixia após 03 minutos de privação de oxigênio proporciona 75% de uma recuperação completa.

Após 04 minutos essa porcentagem cai para 50%.

Obs: Não se deve interromper a respiração artificial em um acidentado asfixiado até a constatação da morte real, que só pode ser analisada pelo médico.

A respiração boca a boca é simples, trata-se somente do socorrista encher de ar os pulmões da vítima, soprando fortemente em sua boca.

Para garantir a melhor entrada de ar nas vias respiratórias deve-se colocar a cabeça na posição adequada.

IMPORTANTE: O Pescoço deve ser erguido e flexionado para traz, em seguida com ajuda dos dedos abra a boca do socorrido. Feito isso, inicie o contato boca a boca apertando as narinas para evitar que o ar escape, sopre com força até você notar a expansão do peito da vítima, logo a seguir afaste sua boca para a expulsão do ar e o esvaziamento do pulmão da vítima. Se for necessário repita quantas vezes você achar melhor, mantendo um ritmo de 12 respirações por minuto. Quando houver ferimentos na boca se deve fazer os procedimentos pelo nariz ao invés de fechar o nariz, agora feche a boca do acidentado para não fugir o ar.

7.6 Parada cardíaca

Este caso é um pouco mais grave. Deve-se tentar reanimar os batimentos cardíacos por meio de estímulos exteriores, de natureza mecânica fazendo massagem.

A parada cardíaca apresenta alguns sinais clínicos tais como:

- Inconsciência;
- Ausência de batimentos cardíacos;
- Parada respiratória;
- Palidez intensa;
- Dilatação das pupilas;

7.6.1 Técnicas para massagem cardíaca

- Deite o acidentado de costas sobre uma superfície plana;
- Fazer pressão sobre o tórax na região epigástrica (boca do estômago) com as mãos aproveitando o peso do seu corpo, para comprimir o coração de encontro ao arco posterior e a coluna vertebral fazendo a contagem de 101, 102, 103, 104, 105 até 115;
- Descomprimir rapidamente;
- Repetir a manobra em um ritmo de 60 vezes por minuto. Quando realizada por 1 socorrista consta de:15 compressões por 2 insuflações.

7.7 Hemorragia

A hemorragia é a perda de sangue por rompimento de um vaso, que tanto pode ser uma veia ou uma artéria.

Qualquer hemorragia deve ser controlada imediatamente, porque pode levar a vítima à morte.

7.8 Sinais e sintomas

- Pulso fraco;
- Pele fria, pálida e úmida;
- Muita sede;
- Respiração superficial e acelerada, por diminuição do oxigênio;
- Inquietação, intranqüilidade;
- Fraqueza, tontura e desmaio;
- Náuseas e vômitos;
- Dor e rigidez dos músculos, sangue não espumoso, na cor vermelho vivo.

As técnicas empregadas em primeiro socorros objetivam ajudar o organismo a combater a hemorragia.

7.9 Procedimentos gerais

- Deitar a vítima com a cabeça mais baixa do que os pés. Quando a hemorragia for na cabeça e no tronco, manter o repouso da parte ferida;

- Elevar os membros afetados acima do nível do resto do corpo.

7.10 Quanto a técnicas de contenção são

- Pressão direta;
- Curativo compressivo;
- Ponto de pressão torniquete;

Obs: O socorrista deve usar primeiramente o recurso da pressão direta sobre o local do sangramento. Não conseguindo parar com a hemorragia, deve-se aplicar o curativo compressivo, utilizando tantas compressas que forem necessários. Se o sangramento persistir, o socorrista lançará mãos dos pontos de pressão, comprimindo a artéria principal responsável pela irrigação da região afetada de encontro a um osso, em último caso se o socorrista não conseguir estancar a hemorragia ai sim usar torniquete.

O socorrista usará torniquete quando:

- A etapa anterior não produzir parada do sangramento;
- Quando sozinho tiver que atender vários feridos graves;
- Estiver sozinho e o ferido, além da hemorragia, apresentar outra lesão que o coloque em risco de vida. Como exemplo temos a parada cárdia respiratória.

7.11 Hemorragia nasal

Em acidentes com motociclismo é comum que a cabeça do condutor bata em algum obstáculo, o resultado disso é a hemorragia nasal**.** Quando a vítima começa a jorrar sangue pelo nariz é preciso tomar algumas providências.

Colocar a vítima sentada com a cabeça voltada para cima e apertar a narina de 4 a 5 minutos.

Se caso não parar o sangramento colocar algodão nas narinas e também um pano umedecido sobre o nariz.

A utilização de gelo também poderá ajudar para estancar o sangramento.

7.12 Fratura

Existem dois tipos de fratura: Fechada e aberta.

Fratura fechada – É aquela que o osso não fica exposto à superfície.

Fratura aberta – É aquela que o osso fica exposto à superfície, rompendo a carne e a pele.

7.12.1 Procedimentos a serem tomados em caso de fratura fechada

- Evitar ao máximo a movimentação da vítima.
- Fazer a imobilização dos membros afetados. Use tábua fina, palitos de picolé, papelão, revistas dobradas, etc;
- Deixar bem fixo as talas com ataduras ou tiras de pano, sem apertar muito;
- Evitar colocar os ossos fraturados para o lugar.

7.12.2 Procedimentos a serem tomados em caso de fratura aberta

- Fazer um curativo que proteja o ferimento com gases ou pano limpo;
- Fazer a imobilização das partes afetadas;
- Providenciar a remoção da vítima para o socorro hospitalar.

7.13 Fratura no crânio

Este tipo de fratura é mais freqüente com o acidentado de motocicleta.

7.13.1 Sinais e sintomas

- A vítima fica com uma lesão no crânio;
- Ocorre uma perda constante de sangue pelo nariz ou pelos ouvidos;
- A vítima perde a consciência ou fica em estado de semi-conciente.

7.13.2 Procedimentos a serem tomados em caso de fatura no crânio

1. Manter o acidentado em repouso;
2. Em caso de hemorragia no couro cabeludo, use ataduras ou pano limpo envolvendo a cabeça;
3. Em caso de parada respiratória fazer os procedimentos boca a boca;
4. Fazer a imobilização da cabeça usando almofadas, travesseiros ou objeto que traga conforto.
5. Providenciar a remoção da vítima.

7.14 Fratura da coluna vertebral

Este tipo de fratura é o mais delicado quando se trata de acidente envolvendo motociclista.

Neste caso o socorrista precisa de muita cautela para fazer os primeiros socorros. Se os procedimentos forem mal feitos a vítima poderá adquirir seqüelas permanentes pro resto de sua vida. Neste caso você deve pedir ajuda aos companheiros se for possível, caso contrário haja você mesmo com muito cuidado.

CUIDADO: Você só poderá locomover a vítima se ela estiver muito bem mobilizada, caso contrário não o mova. Neste caso não tente de forma alguma virar a vítima de lado para uma tentativa de mais conforto, pois você poderá aumentar ainda mais os perigos de lesão.

7.14.1 Sinais e sintomas

1. Lesão na coluna vertebral;
2. Dor acentuada;
3. Os membros ficam dormentes;
4. Paralisia dos membros;

7.14.2 Procedimentos a serem tomados em caso de fatura na coluna vertebral

Verifique a respiração do acidentado. Caso ele não tenha respiração, faça a respiração boca a boca.

Na remoção da vítima faça com muito cuidado e somente com maca ou padiola .

Chame quatro pessoas para ajudar a você colocar o acidentado na maca. O procedimento a ser tomado é levantar a vítima em um tempo só, sem movimentar a cabeça e os outros membros.

7.15 Transporte de acidentados

Neste momento o socorrista tem que ter muita cautela, sempre lembrar que o transporte ainda faz parte do socorro, lembrar de orientar os ajudantes devidos eles não terem prática no transporte de vítimas para não agravar a situação da vítima. Durante o trajeto o socorrista não deve interromper os procedimentos de reanimação.

Quando estiver transportando tente evitar as arrancadas bruscas e sempre fazer a caminhada em baixa velocidade. Sendo assim mais seguro e cômodo será para o acidentado.

Sempre usar o bom senso na hora de escolher o meio de transporte a ser realizado, sempre procure o mais especializado.

Sempre dar preferência para o transporte do acidentado de forma deitada.

Quanto à escolha das pessoas que iram ajudar no transporte procure pessoas de porte físico bom.

Caso a vítima tenha pequenas fraturas, como somente na perna ou braço ela pode ser transportada no colo ou em forma de cadeirinha.

8 INFRAÇÕES E PENALIDADES

Nossa legislação brasileira, nos traz multas que podem chegar ao desembolso de até 900 UFIR, e muitas delas com apreensão do veículo. Além das multas, o Novo Código introduziu um sistema de pontuação que castiga o mau motorista. Cada infração corresponde a um determinado número de pontos, conforme a gravidade.

Gravíssima: 7 pontos Multa: 180 UFIR

Grave: 5 pontos Multa: 120 UFIR

Média: 4 pontos Multa: 80 UFIR

Leve: 3 pontos Multa: 50 UFIR

Os pontos são cumulativos no caso de reincidência. Atingindo 20 pontos, o motorista será suspendo e não poderá dirigir até que se submeta a um curso de reciclagem. A suspensão varia de um mês a um ano, a critério da autoridade de trânsito.

Obs: 1 UFIR corresponde a R$ 1,06141.

8.1 Vejamos algumas infrações

1 - Deixar de prestar socorro às vítimas de acidentes de trânsito.

Multa: 180 UFIR x 5

Penalidade: Suspensão do direito de dirigir, e seis meses de detenção.

2 – Dirigir alcoolizado (concentração alcoólica no sangue superior a 6 dg/l)

Multa: 180 UFIR x 5

Penalidade: Suspensão do direito de dirigir. De 6 meses a 3 anos de detenção.

3 – Participar de pegas ou rachas.

Multa: 180 UFIR x 3

Penalidade: Suspensão do direito de dirigir com recolhimento da carteira. De 6 meses a 3 anos de detenção. Apreensão e remoção do veículo.

4 - Andar sobre calçadas, canteiros centrais, acostamento, faixas de canalização e áreas gramadas.

Multa: 180 UFIR x 3

5 – Excesso de velocidade superior a 20% do limite em rodovias ou a 50% do limite em vias públicas.

Multa: 180 UFIR x 3

6 – Confiar a direção a alguém que não esteja em condições de conduzir o veículo com segurança, em função de alguma alteração psíquica ou física, ainda que habilitado.

Multa: 180 UFIR

7 – Condução agressiva em relação a pedestres ou outros veículos.

Multa: 180 UFIR

8 – Avançar o sinal vermelho.

Multa: 180 UFIR

9 – Não dar preferência a pedestres cruzando a faixa de pedestres.

Multa de 180 UFIR

10- Dirigir com carteira de habilitação vencida há mais de 30 dias

Multa: 180 UFIR.

11 – Andar na contramão.

Multa: 180 UFIR

12 – Retornar em local proibido.

Multa: 180 UFIR

13 – Não diminuir velocidade próximo a escolas, hospitais, pontos de embarque e desembarque de passageiros ou zonas de grande concentração de pedestres.

Multa: 180 UFIR

14 – Conduzir veículo sem placas de identificação ou licenciamento.

Multa: 180 UFIR

15 – Bloquear a rua com o veículo.

Multa: 180 UFIR

16 – Estacionar no leito viário em estradas, rodovias, vias de trânsito rápido e pistas com acostamento.

Multa: 180 UFIR

Penalidade: Remoção do veículo.

17 – Exibir-se manobras ou procedimentos perigosos. Cantar pneus em freadas e arrancadas bruscas ou em curvas.

Multa: 180 UFIR

Penalidade: Suspensão do direito de dirigir. Recolhimento da carteira. Apreensão e remoção do veículo.

Multa: 180 UFIR

18 – Ultrapassar pela contramão em faixa contínua ou faixa amarela simples.

Multa: 180 UFIR

19 – Deixar de dar prioridade a veículos do Corpo de Bombeiro ou a Ambulâncias que estejam em serviço de emergência.

Multa: 180 UFIR

20 – Não sinalizar mudanças de direção.

Multa: 120 UFIR

21 – Estacionar sobre faixas de pedestres, calçadas, canteiros, jardins ou gramados públicos.

Multa: 120 UFIR

22 – Estacionar em pontes, túneis e viadutos.

Multa: 120 UFIR

Penalidade: Remoção do veículo.

23 – Ultrapassar pelo acostamento.

Multa: 120 UFIR

24 – Andar de motocicleta transportando crianças menores de 7 anos.

Multa: 120 UFIR

Penalidade: Suspensão do direito de dirigir.

25 – Dirigir sem os documentos exigidos por lei.

Multa: 50 UFIR

Penalidade: Retenção do veículo até apresentação dos documentos.

26 – Uso prolongado de buzina ente 23h e 6h.

Multa: 50 UFIR

27 – Dirigir sem atenção.

Multa: 50 UFIR

28 – Andar por faixa destinada a outro tipo de veículo.

Multa: 50 UFIR